



**Teilräumliches Entwicklungskonzept  
Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ in Gießen**

**HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH (HA SEG)**



**HA Stadtentwicklung**

HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH





## **Teilräumliches Entwicklungskonzept Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ in Gießen**

Auftraggeber:

### **Universitätsstadt Gießen**

Stadtplanungsamt Gießen  
Berliner Platz 1  
35390 Gießen

Verfasser:

### **HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH (HA SEG)**

Mainzer Straße 118  
65189 Wiesbaden  
Tel. (0611) 95017 - 80  
[www.hessen-agentur.de](http://www.hessen-agentur.de)

Regionalbüro Kassel  
Ständeplatz 15  
34117 Kassel

Tel. (0611) 95017 – 8710  
Fax (0611) 95017 – 8729

Bearbeitung:

Heribert J. Vortmann (Projektleitung)  
Julia Jaentsch  
Natalja Mill  
Patrick Nöding

Kassel, im Dezember 2012





## Inhalt

	Seite
Einleitung	1
1 Gebietsabgrenzung	3
2 Ausgangssituation	5
3 Entwicklungsziele	6
4 Maßnahmenkonzept	7
4.1 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB (Einzelgenehmigung 2012)	7
4.2 Grunderwerb Bahnhofsvorplatz (Einzelgenehmigung 2012)	10
4.3 Verlängerung der Personenunterführung	10
4.4 Sanierung und verkehrliche Verbesserung des Fußgängersteiges zum Parkhaus Lahnstraße	11
4.5 Planerische Konzeption Güterbahnhof	12
4.6 Entwicklung Fernbusbahnhof	14
4.7 Weg entlang der Wieseck (Einzelgenehmigung 2012)	14
4.8 Revitalisierung „Alte Post“	15
4.9 Grundhafte Erneuerung Liebigstraße zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße	17
4.10 Modernisierung Liebigmuseum	17
4.11 Entwicklung Brache Frankfurter Straße / Liebigstraße	18
4.12 Instandsetzung Bahnhofstreppe	18
5 Prioritäten	19
6 Kosten- und Finanzierungsübersicht	20
7 Durchführungskonzept	24
7.1 Einbindung der Akteure	24
7.2 Stand der Umsetzung	24
8 Maßnahmenplan	25

## Abbildungen

Abbildung 1: Luftbild Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“	1
Abbildung 2: Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2012	3
Abbildung 3: Erweiterung Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“	4
Abbildung 4: Bahnhofsvorplatz, Planung	7
Abbildung 5: Bahnhofstraße, Planung	9
Abbildung 6: Lageplan Grundstückserwerb	10





### **Tabellen**

Tabelle 1:	Kostenübersicht	21
Tabelle 2:	Kosten nach Kostenarten und Programmjahren	22
Tabelle 3:	Finanzierungsübersicht	23
	Maßnahmenplan	26





## Einleitung

Die Universitätsstadt Gießen ist mit ca. 78.000 Einwohnern die achtgrößte Stadt Hessens. Als Oberzentrum mit Hochschulstandort, mittelständischen Wirtschaftsstrukturen sowie attraktivem Einkaufsangebot verfügt Gießen über gute Entwicklungspotenziale. Die Universitätsstadt Gießen hat als Verkehrsknotenpunkt ein großes Einzugsgebiet. So verbindet der Schienenverkehr Gießen unter anderem mit den Städten Fulda, Kassel, Frankfurt am Main und Siegen.



**Abbildung 1: Luftbild Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“**

Die Universitätsstadt Gießen befindet sich mit ausgewählten Gebieten bereits seit 2005 im Bund-Länder-Programm „Stadtumbau in Hessen“ („Technologie- und Gewerbepark Leihgesterner Weg“, „Untere Nordstadt“). Nach Absprache mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) hat die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen in ihrer Sitzung vom 06.09.2012 das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ gemäß § 171 b Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen. Somit können bereits für Altmaßnahmen bewilligte, dort aber nicht mehr benötigte Förderungsmittel umgeschichtet und im neuen Stadtumbaugebiet verausgabt werden. Mit dem Zuwendungsbescheid vom 27.08.2012 wurde der Förderantrag für das Programmjahr 2012 bewilligt. Nach bisherigem Sachstand werden darüber hinaus im Programm „Stadtumbau in Hessen“ noch zwei weitere Zuwendungsbescheide in den Programmjahren 2013 und 2014 erwartet.

Die Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen (WIBank) hat mit Bescheid vom 25.10.2012 dem Antrag auf Anerkennung des neuen Stadtumbaugebietes stattgegeben. Zudem wurden vier Einzelgenehmigungen gemäß Nr. 16 der Richtlinien des Landes Hessen zur Förderung der nachhaltigen Stadtentwicklung (RiLiSE) erteilt. Dies betrifft die Maßnahmen, die sich im Jahr 2012 bereits in der Durchführung befinden („Weg entlang der Wiesbeck“, „Umgestaltung



Bahnhofsvorplatz mit zentralem Omnibusbahnhof (ZOB)“, „Grunderwerb im Bereich Bahnhofsvorplatz“, „Teilräumliches Entwicklungskonzept“).

Die Festlegung des Stadtumbaugebietes erfolgt auf der Grundlage des „Strategischen und Räumlichen Entwicklungskonzeptes für die Universitätsstadt Gießen“ (Masterplan Gießen 2020) als gesamtstädtisches integriertes Handlungskonzept. Mit dem Masterplan Gießen 2020 wurden in den letzten Jahren neue Wege der Stadtentwicklungsplanung eingeschlagen.

Der Bau eines neuen Rathauses am Berliner Platz unterstreicht die Selbstverwaltungsfunktion der Universitätsstadt Gießen. Der Aus- und Umbau des Seltersweges als wichtigste Einkaufsmeile und die Errichtung des Einkaufszentrums „Galerie Neustädter Tor“ unterstreichen die Funktion als Einkaufsstadt. Die bedeutendsten Zugänge zur Innenstadt werden als Entrée-Situationen ausgebildet, der Marktplatz erfährt als Nahverkehrsknotenpunkt der Universitätsstadt Gießen eine städtebauliche Neuordnung. Als Hochschulstandort bietet die Universitätsstadt Gießen mit der Justus-Liebig-Universität und der Technischen Hochschule Mittelhessen Platz für rd. 34.000 Studierende.<sup>1,2</sup> Vor dem Hintergrund des wirtschaftlichen und demografischen Wandels werden die anstehenden Umstrukturierungen der militärischen Liegenschaften im Zuge einer Umnutzung und Integration in das städtische Gefüge nachhaltig gesteuert. Mit den Stadtanierungsgebieten „Am Burggraben und Zu den Mühlen“ und „Schanzenstraße / Mühlstraße“ erfolgt eine städtebauliche Neuordnung mit dem Ziel der baulichen und sozialen Diversifizierung. Weiterhin werden ausgewählte Gewerbegebiete in ihrer Funktions- und Entwicklungsfähigkeit optimiert.<sup>3</sup>

Mit der im Jahr 2014 in der Universitätsstadt Gießen stattfindenden Landesgartenschau wird die Leitlinie „Stadt an der Lahn“ aufgegriffen und ein Schwerpunkt auf die stärkere Einbeziehung der Lahn in das städtische Gefüge gelegt. Unter dem Motto „Auf zu neuen Ufern“ soll die Verbindung zwischen Innenstadt, Lahn und Wieseck gestärkt werden. Die Auen der Wieseck und der Lahn bilden als innerstädtische Parklandschaften bereits einen hoch frequentierten öffentlichen Raum. Es ist das Anliegen der Universitätsstadt Gießen, mittels der Landesgartenschau diese öffentlichen Flächen in ihrer Funktion als Freizeit- und Naherholungsflächen zu intensivieren und zu stärken. Auf diesem Weg wird die Möglichkeit geschaffen, nachhaltige Konzepte zu entwickeln, die auch nach dem Ende der Landesgartenschau von großer Bedeutung sein werden.<sup>4</sup>

Der Stadtumbau des Bahnhofsumfeldes unterstützt diese zentralen Ziele der Stadtentwicklung in Gießen. Das Teilräumliche Entwicklungskonzept stellt den Handlungsleitfaden für den Stadtumbauprozess dar. Es bildet die Grundlage für die jährlichen Förderanträge und ist eine Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen mit Mitteln des Programms „Stadtumbau in Hessen“. Das Teilräumliche Entwicklungskonzept wurde mit der Verwaltung der Universitätsstadt Gießen abgestimmt. Die Beschlussfassung ist für Februar 2013 vorgesehen. Die Inhalte werden analog der Maßnahmendurchführung fortgeschrieben.

<sup>1</sup> <http://www.uni-giessen.de/cms/>

<sup>2</sup> <http://www.thm.de/site/201010011370/aus-lehre-und-forschung/neue-rekordstudierendenzahl.html>

<sup>3</sup> Masterplan Gießen 2020, Gesamtstädtisches Rahmenkonzept

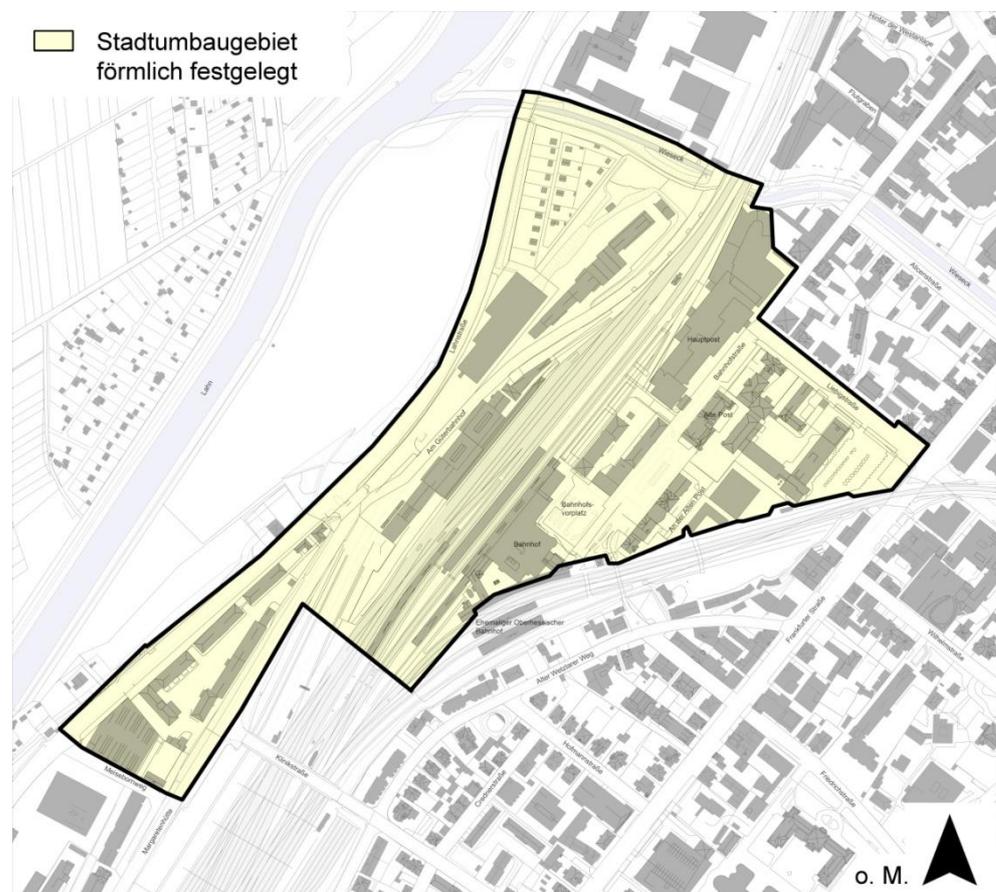
<sup>4</sup> <http://www.landesgartenschaugiessen.de/>



## 1 Gebietsabgrenzung

Das förmlich festgelegte Stadtumbaugebiet umfasst den Bereich zwischen der Lahnstraße, der Wieseck, der Hauptpost, der Liebigstraße, den Gleisanlagen des ehemaligen Oberhessischen Bahnhofes und dem Gleisvorfeld bis zum Meisenbornweg. Die geschätzte Einwohnerzahl im Stadtumbaugebiet beträgt 200.

Das Stadtumbaugebiet hat eine Gesamtfläche von rd. 18,2 ha. Es liegt in unmittelbarer Nähe zur Lahn und der Gießener Innenstadt und ist vor allem durch breite Gleiskörper und alte Bahnhofsgebäude geprägt. Die Bebauung ist heterogen.



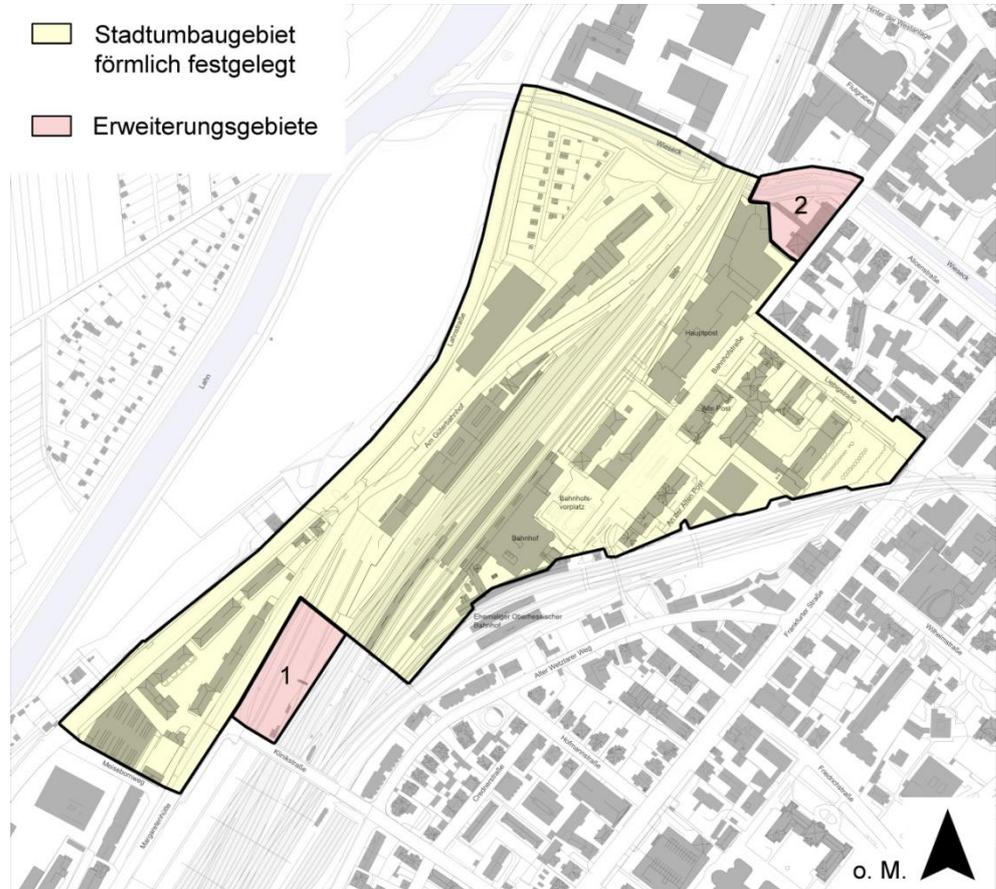
**Abbildung 2: Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 06.09.2012**

Der Masterplan Gießen 2020 benennt als Ziel für das Stadtumbaugebiet die Stärkung des Bestandes. Dies beinhaltet die Festigung der technischen, sozialen und kulturellen städtischen Infrastrukturen (u. a. Modernisierung Liebigmuseum, Schaffung Entrée Mathematikum). Des Weiteren stehen die Vermeidung von Flächenüberangeboten und die zurückhaltende Flächenentwicklung im Umland auf Basis einer stadregionalen Siedlungsflächenkonzeption im Mittelpunkt der nachhaltigen Stadtentwicklung.

Im Rahmen der Aufstellung des Teilräumlichen Entwicklungskonzeptes hat sich herausgestellt, dass zwei Einzelmaßnahmen die Grenze des förmlich festgelegten Stadtumbaugebie-



tes überschreiten. Um den im Masterplan Gießen 2020 formulierten Zielen bestmöglich entsprechen zu können, wird die Erweiterung des Stadtumbaugebietes um diese zwei Teilflächen empfohlen.



**Abbildung 3: Erweiterung Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“**

Die Erweiterungsflächen befinden sich im Nordosten und im Südwesten des förmlich festgelegten Stadtumbaugebietes.

[1] Die Erweiterungsfläche erstreckt sich entlang der Gleisanlagen bis zur Klinikstraße und wird im Westen von der Straße Margaretenhütte begrenzt. Sie gehört zu den Gleisanlagen des Güterbahnhofes und sollte in mögliche Entwicklungsplanungen einbezogen werden. Die Erweiterungsfläche ist ca. 0,5 ha groß.

[2] Die Erweiterungsfläche folgt dem Verlauf der Wiesbeck in östlicher Richtung bis zur Bahnhofstraße. Die Wegebeziehung entlang der Wiesbeck soll einheitlich gestaltet werden. Die empfohlene Erweiterungsfläche schließt ebenfalls die Grundstücke Gemarkung Gießen Flur 6 Flurstücke 23/10, 23/12, 23/16 und 23/17 ein, auf deren Hinterhöfen sich hauptsächlich Garagen befinden. Diese Fläche ist in die Umgestaltung einzubeziehen, um die positive Wirkung auf das Umfeld zu verstärken und einen „Trading-Down-Effekt“ zu verhindern. Die Erweiterungsfläche ist ca. 0,5 ha groß.



Unter Berücksichtigung der Erweiterungsflächen würde das Stadtumbaugebiet eine Gesamtfläche von ca. 19,2 ha aufweisen.

## 2 Ausgangssituation

Bahnhof und Bahnhofsumfeld weisen städtebauliche Missstände und der Zuschnitt einzelner Grundstücke eine erschwerte Zugänglichkeit auf. Der Bahnhof bedarf als meist frequentiertes Eingangstor der Universitätsstadt Gießen nicht nur der funktionalen, sondern auch der qualitativen Aufwertung. „Die gekennzeichneten Bereiche für eine städtebauliche Neuordnung im [...] Bahnhofsumfeld [...] weisen Funktions- und Substanzschwächen auf und erfordern etwa Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen“.<sup>5</sup>

Der Bahnhofsvorplatz, der bis zu Beginn der Umbauarbeiten auch als ZOB diente (und nach Abschluss der Umbauarbeiten diese Funktion wieder erfüllt), ist aufgrund seiner hohen Frequentierung einer hohen Belastung durch Fuß-, Rad- und Fahrzeugverkehre ausgesetzt. Dies führte zu Schäden des Straßenbelages in Form von Rissen und Dellen.<sup>6</sup>

Auffällig ist die fehlende Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten, vor allem im Bereich des Bahnhofsvorplatzes. Daraus entstehen Defizite für den fließenden und den ruhenden Verkehr. Des Weiteren besteht keine klare verkehrliche Verknüpfung zwischen dem Bahnhof, dem ehemaligen Güterbahnhof und dem Bereich der Lahnaue. Die Gliederung der Verkehre bietet die Möglichkeit einer attraktiven Platzgestaltung und Neuordnung.

Der Bahnhof Gießen mit Bahnsteigen, Bahnhofsvorplatz und repräsentativer Freitreppenanlage des Architekten Ludwig Hofmann aus den Jahren 1904 bis 1910 gehört zu den bedeutendsten Kulturdenkmälern in Gießen.<sup>7</sup> „(...) Wegen seiner hohen künstlerischen Qualität und nicht zuletzt aus städtebaulichen und verkehrsgeschichtlichen Gründen ist der Bahnhof als Sachgesamtheit einschließlich sämtlicher historischer Nebengebäude Kulturdenkmal. (...)“.<sup>8</sup> Der Bahnhof ist aufgeteilt in den Main-Weser-Bahnhof und den Oberhessischen Bahnhof. Er ist wichtiger Bestandteil des Personenverkehrs. Über die Bahnhofstraße wird der Bahnhof mit der Innenstadt verbunden.

Zu den ehemaligen zentralen Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur im Gebiet zählt auch die Liegenschaft „Alte Post“ mit ehemaligem Telegrafenamtsgebäude. Das ehemalige Kaiserliche Postamt gehört zu den Einzelkulturdenkmälern der Universitätsstadt Gießen. Die bauliche Beschaffenheit der Liegenschaft „Alte Post“ sowie der vorhandene Leerstand wirken sich negativ auf das gesamte Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ aus und führen zu einer starken Beeinträchtigung des Stadtbildes.

<sup>5</sup> Masterplan Gießen 2020, Gesamtstädtisches Rahmenkonzept

<sup>6</sup> Vgl.: Vorlage an die Stadtverordnetenversammlung, Betreff: Beschluss Stadtumbaugebiet gemäß § 171 b BauGB

<sup>7</sup> [www.denkxweb.denkmalpflege-hessen.de](http://www.denkxweb.denkmalpflege-hessen.de)

<sup>8</sup> Landesamt für Denkmalpflege (1993): *Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland. Kulturdenkmäler in Hessen. Universitätsstadt Gießen*. Braunschweig/Wiesbaden: Vieweg+Teubner Verlag



Zum Bahnhofsareal zählen neben dem Vorplatz und dem Bahnhofsgebäude zahlreiche Flächenbrachen. Diese erstrecken sich über ein ca. 5 ha großes Gebiet nordwestlich des Bahnhofes. Der eigentliche Güterbahnhof ist größtenteils befestigt und überbaut sowie überwiegend frei von Vegetation. Die fehlende Nutzung bzw. Mindernutzung dieser Flächen führt zum Funktionsverlust eines weitläufigen Areals. Dadurch bleiben vorhandene Potenziale ungenutzt und das Gebiet wird seiner räumlichen Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und Lahnaue nicht gerecht. Das Areal ist einer Folgenutzung zuzuführen.

Der derzeitige Zustand des Bahnhofsumfeldes entspricht nicht den Anforderungen eines Oberzentrums und auch nicht den Zielsetzungen des Masterplanes Gießen 2020. Das Eingangstor zur Innenstadt bzw. die Hauptachse für Fußgänger und Ankommende am Bahnhof in Richtung Innenstadt zeigt große funktionale und gestalterische Defizite auf, die es zu verbessern gilt.

### 3 Entwicklungsziele

Die städtebaulichen Missstände sowie die funktionalen und gestalterischen Mängel im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ sollen mit der Durchführung der im Teilräumlichen Entwicklungskonzept enthaltenen Maßnahmen und einer pro-aktiven, vorausschauenden Stadtentwicklungspolitik<sup>9</sup> beseitigt werden. Dabei haben die Belange des Wohls der Allgemeinheit eine herausgehobene Bedeutung.

Hauptziel der Umgestaltung ist eine städtebauliche Neuordnung, die durch Bau- und Ordnungsmaßnahmen erreicht werden soll. Die Schaffung einer Verbindungsachse zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof sowie eine verbesserte Anbindung des Bahnhofes nach Westen und eine verkehrliche Entlastung des Bahnhofsvorplatzes sind hierbei wesentliche Zielsetzungen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen stehen Funktionalität und Gestaltung sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Das gesamte räumliche Gefüge „Bahnhofsumfeld“ soll eine Aufwertung erfahren, der Bestand soll im Hinblick auf technische, soziale und kulturelle Aspekte gestärkt werden.

Hinzu kommen die Entflechtung der Verkehre und deren funktionsgerechte Verknüpfung. Weiterhin soll ein Schwerpunkt auf die verbesserte und gefahrlose Führung der Geh- und Radwege in Richtung Lahnaue und Wieseck gelegt werden.

„Der Bahnhofsvorplatz als wichtiges Entrée und Visitenkarte der Stadt [...] [muss in seiner] Funktionalität und Gestaltung hervorgehoben werden.“<sup>10</sup> Im Vordergrund steht eine klare Definition und Gliederung der Stadträume.

<sup>9</sup> Masterplan Gießen 2020, Gesamtstädtisches Rahmenkonzept

<sup>10</sup> Masterplan Gießen 2020, Gesamtstädtisches Rahmenkonzept



In Zukunft wird es wichtig, die Bahnliegenschaften verkehrlich anzubinden und zu verknüpfen. Eine Umnutzung bzw. Verdichtung brach liegender Flächen schafft neue Entwicklungsmöglichkeiten für private Investitionen. Die zentrale Lage und die Größe des Areals bieten Potenzial für eine nachhaltige Stadtentwicklung im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ der Universitätsstadt Gießen, insbesondere im Hinblick auf das eng geschnittene Stadtgebiet und auf dementsprechend räumlich begrenzte Entwicklungspotenziale.

## 4 Maßnahmenkonzept

Im Maßnahmenkonzept werden alle derzeit geplanten Vorhaben im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ in Gießen beschrieben. Die Umsetzungsprioritäten sind nach derzeitigem Planungsstand dargestellt. Zudem werden über den Maßnahmenplan die im Rahmen dieses Teilräumlichen Entwicklungskonzeptes dargestellten Projekte sowie weitere wichtige Maßnahmen innerhalb des Stadtumbaugebietes aufgezeigt.

### 4.1 Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB (Einzelgenehmigung 2012)

Errichtet von 1904 bis 1906, zeigt der ehemalige Gießener Fürstenbahnhof heute zahlreiche Funktions- und Substanzschwächen. Der Bahnhof mit ZOB hat eine große verkehrliche Bedeutung und bietet täglich Aufenthaltsraum für mehr als 30.000 Reisende.<sup>11</sup> Das bestehende stadträumliche Konzept ist als Folge indifferenter Räume unbefriedigend; es existiert keine klare Trennung der Stadträume. Daher sollen der Bahnhofsvorplatz und ein Teilabschnitt der Bahnhofstraße grundhaft erneuert und neu gestaltet werden. Die neue Planung trägt zur klaren Definition dieser Stadträume bei.



Abbildung 4: Bahnhofsvorplatz, Planung

<sup>11</sup> Vgl.: Stadtplanung Aktuell 11/2009, „Entwicklungschancen Güterbahnflächen“, Magistrat der Universitätsstadt Gießen, 2009



Um das angestrebte Verkehrskonzept zu realisieren und die städtebauliche Qualität des Platzes zu steigern, wurden die Expressguthalle und ein Sozialgebäude der DB AG sowie ein Lebensmittelladen bereits abgebrochen. Dadurch kann eine großzügige Umfahrung geschaffen werden. Weiterhin sollen Haltepunkte und Warteflächen für Bus- und Taxiverkehre ausgewiesen werden. Der Abbruch der Expressguthalle ermöglicht die Umgestaltung des denkmalgeschützten Bahnsteigdaches und der historischen Fassade des Nordflügels des Bahnhofsgebäudes.



**Abbruch Expressguthalle, Baudurchführung**

Ziel der Gesamtmaßnahme ist neben der Herstellung eines übersichtlichen ZOB der Bau einer rd. 180 Einstellplätze umfassenden überdachten „Bike and Ride“-Anlage mit einem ebenerdigen Fahrradparkierungssystem. Ergänzende nicht überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten ergeben sich im Umfeld des alten Postgebäudes. Des Weiteren werden geeignete Flächen für Kurzzeitparker geschaffen.

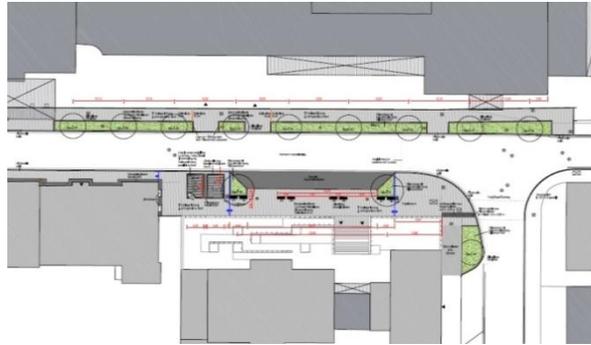


**Fehlende Fahrradstellplätze**

Ergänzend zu den baulichen Maßnahmen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wird die Bahnhofstraße zwischen Einmündung Liebigstraße und Einmündung „An der Alten Post“ umgestaltet. Darin enthalten ist die Vorplatzgestaltung der Flächen rund um das Mathematikum. Hier sollen die wegen Senkrechtaufstellung ungünstig anfahrbaren Parkplätze zurückgebaut und eine Freifläche für Exponate des Mathematikums geschaffen werden. Die weg-



fallenden Stellplätze werden durch das neu gebaute Parkhaus in der Straße „An der Alten Post“ kompensiert. Die Nutzungen am Bahnhofsvorplatz können zudem auch weiterhin sehr gut durch den Öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden.



**Abbildung 5: Bahnhofstraße, Planung**



**Bahnhofstraße, Baudurchführung**

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Verkehrsanlagen im Bereich Bahnhofsvorplatz werden auf rd. 6,3 Mio EUR geschätzt, die förderfähigen Kosten aus dem Programm Stadtbumbau auf rd. 1,0 Mio EUR. Zur (weiteren) Finanzierung wurden Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beantragt. Der Förderbescheid steht noch aus. Weiterhin werden Straßen- und Erschließungsbeiträge auf der Grundlage der städtischen Beitragssatzungen sowie der Einstufung der Verkehrsbedeutung durch den Magistrat der Universitätsstadt Gießen erhoben.

Das Projekt wurde als Einzelmaßnahme beantragt und von der WIBank genehmigt.



## 4.2 Grunderwerb Bahnhofsvorplatz (Einzelgenehmigung 2012)

Der Bürgersteig im Bereich der Busumfahrung auf dem Bahnhofsvorplatz soll einheitlich und in der erforderlichen Regelbreite gestaltet werden. Voraussetzung ist der Ankauf einer 10 qm großen Fläche aus dem Grundstück Gemarkung Gießen Flur 6 Flurstück 30/13.

Der Kaufvertrag wurde am 18.08.2012 abgeschlossen. Neben dem Kaufpreis und den entstandenen Nebenkosten werden noch Kosten für Vermessungsarbeiten und zur Verlagerung eines Kühlaggregates entstehen. Der Abschluss der Maßnahme wird mit der Herstellung des Fußweges im Jahr 2014 erfolgen.

Der Grunderwerb wurde als Einzelmaßnahme beantragt und von der WIBank genehmigt.



Abbildung 6: Lageplan Grundstückserwerb

## 4.3 Verlängerung der Personenunterführung

Der Bahnhof hat aus westlicher Richtung keinen direkten Zugang und kann von dort aus nur über das Dachgeschoss des Parkhauses an der Lahnstraße und den anschließenden Fußgängersteg erreicht werden.

Die geplante Weiterführung der Personenunterführung im südlichen Bereich des Bahnhofes in Richtung Lahnstraße soll neben der verbesserten Zugänglichkeit des Bahnhofes von der Lahnstraße auch der Entlastung der Bahnhofstraße dienen, die derzeit den einzigen Zugang zum Bahnhof darstellt. Die Erweiterung ist technisch möglich, da diese bei der um-



fangreichen Sanierung der Unterführung im Jahr 2009 bereits planerisch berücksichtigt wurde.

Die Verlängerung der Unterführung ist Voraussetzung für die Entwicklung und Erschließung des Güterbahnhofsareals (siehe 4.5) und des geplanten Fernbusbahnhofs (siehe 4.6). Mit der verbesserten Anbindung des Bahnhofes nach Westen wird der Bahnhofsvorplatz entlastet und die Trennwirkung der Bahnanlagen für die Siedlungsbereiche im Stadtumbaugebiet entschärft.



**Personenunterführung in Richtung Lahnstraße**

Zur Vorbereitung der Maßnahme sind Verhandlungen mit der DB AG zu führen sowie die Flächenbedarfe für den Grunderwerb zu ermitteln. Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf rd. 2,5 Mio EUR geschätzt. Eine Teilförderung aus GVFG-Mitteln käme im Zusammenhang mit dem Bau eines barrierefreien Zuganges als Verknüpfung von Bahnhof und Fernbusbahnhof in Betracht.

#### **4.4 Sanierung und verkehrliche Verbesserung des Fußgängersteiges zum Parkhaus Lahnstraße**

Der Fußgängersteg verbindet den Bahnhof mit dem angrenzenden Parkhaus Lahnstraße. Der Steg entstand bei der Errichtung des Parkhauses und befindet sich im Eigentum der Universitätsstadt Gießen.

Der Fußgängersteg weist erhebliche Schäden auf, die, witterungsbedingt, durch fehlende Verglasung des Überweges entstanden sind. Die Sanierung der Brückenkonstruktion ist unter Sicherheitsaspekten notwendig.

Geplant ist die Sanierung der Brückenkonstruktion zur Gewährleistung der Standsicherheit. Gleichzeitig soll durch eine Verglasung des Fußgängersteiges eine Attraktivitätssteigerung (Akzeptanzsteigerung) erfolgen.



Vorbereitende Untersuchungen (Bauwerksuntersuchung, Planung zur Sanierung) und notwendige Instandhaltungsmaßnahmen wurden im Jahr 2012 durchgeführt. Der Baubeginn ist für das Jahr 2013 geplant.



**Fußgängersteg**

Die Gesamtkosten der Maßnahme werden auf rd. 2,4 Mio EUR geschätzt. Die Kosten sollen anteilig aus Städtebauförderungsmitteln getragen werden. Andere Förderprogramme kommen hierfür nicht in Betracht.

Da der Fußgängersteg gleichzeitig als Zubringer zu den Gleisen fungiert, sollten Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung der DB AG geführt werden.

#### **4.5 Planerische Konzeption Güterbahnhof**

Der Umstrukturierung von Plätzen und Flächen im Stadtgebiet kommt auf der Grundlage des Masterplanes Gießen 2020 eine erhebliche Bedeutung zu. Demnach müssen Flächen und Plätze der Innenstadt „in ihrer Funktionalität und Gestaltung hervorgehoben werden“.<sup>12</sup>

Die Brachflächen rund um den Bahnhof bedürfen einer solchen funktionalen und gestalterischen Aufwertung sowie der Einbindung in den Stadtkörper. Der Güterbahnhof wird für die Zwecke der DB AG nicht mehr benötigt. Mit der Folgenutzung dieses brachliegenden bzw. mindergenutzten Areals soll auch einer weiteren Inanspruchnahme von Freiflächen am Stadtrand entgegenwirkt werden. Eine Teilfläche des rund 6,5 ha großen Gebietes, die hauptsächlich die Lagergebäude des ehemaligen Güterbahnhofes umfasst, wurde von einem Investor erworben. Die restliche Fläche befindet sich im Besitz der DB AG. Der Investor steht mit der Universitätsstadt Gießen im Dialog über die künftige Nutzung des Areals. Zur weiteren Vorbereitung der Maßnahme ist eine vertiefende Rahmen- und Konzeptplanung unter Einbeziehung des Investors auszuarbeiten.

Die planerische Konzeption für die Entwicklung des Güterbahnhofes ist Voraussetzung für die Durchführung der Stadtentwicklung in diesem Bereich. Darüber hinaus bietet der Erwerb

<sup>12</sup> Masterplan Gießen 2020, Gesamtstädtisches Rahmenkonzept



des Areals durch den Investor eine große Chance zur zeitnahen Entwicklung der bislang ungenutzten Fläche. Der Baubeginn der Einzelmaßnahme ist für das Jahr 2014 vorgesehen.



**Blick auf den Güterbahnhof**

Die Folgenutzung brachliegender Flächen soll sowohl zur Förderung der Mobilisierung privaten Kapitals als auch zur Wiedernutzung und Inwertsetzung des Areals beitragen (siehe 4.6). Die Kosten der planerischen Konzeption für den Güterbahnhof werden auf rd. TEUR 60 geschätzt (Impulsförderung zur Flächenentwicklung). Die Kosten der Erschließung sollen durch den Investor / die Investoren getragen werden (Erschließungsvertrag).



**Untergenutztes Gebäude, Güterbahnhof**

Die Aufstellung eines Bebauungsplanes für den Güterbahnhof wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB am 11.10.2012 von der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes GI 07/37 „Am Güterbahnhof“ wurde am 25.10.2012 öffentlich bekannt gemacht.



## 4.6 Entwicklung Fernbusbahnhof

Der ZOB soll auch nach den Umbauarbeiten auf dem Bahnhofsvorplatz verbleiben, Erweiterungsmöglichkeiten bestehen dort jedoch nicht. Die Verkehrsdichte des öffentlichen Verkehrs erfordert eine langfristige Entlastung dieser Fläche und eine leistungsfähige Anbindung der Fernbuslinien an die Stadtbuslinien und die Bahn, da der derzeitige Haltepunkt für Fernbusse weit außerhalb der Innenstadt liegt.

Für die Entwicklung des Fernbusbahnhofes ist ein Teilbereich des Güterbahnhofes vorgesehen, der über die Lahnstraße gut an das überörtliche Straßenverkehrsnetz angebunden ist.

Die Entwicklung steht mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes (siehe 4.1) und der Verlängerung der Personenunterführung zur Lahnstraße (siehe 4.3) in Verbindung. Die Planungen zur Errichtung des Fernbusbahnhofes sollen im Jahr 2014 beginnen.

Eine Studie soll kurzfristig Aufschluss darüber geben, wie hoch der Flächenbedarf ist und in welchem Umfang weitere Voraussetzungen und Anforderungen zur Umsetzung erforderlich sind.

Die Kosten für den Grundstücksankauf sowie hoch- und tiefbautechnische Maßnahmen werden auf rd. 2,6 Mio EUR geschätzt. Für die Erweiterung des Fernbusbahnhofes im Bereich des Güterbahnhofes können Mittel nach dem GVFG beantragt werden.

## 4.7 Weg entlang der Wieseck (Einzelgenehmigung 2012)

Die Bestandssituation im Bereich der Wieseck lässt nur eine unzureichende Wegeverbindung zwischen Wieseck und Innenstadt entlang des Südufers der Wieseck erkennen.

Durch die Schaffung einer attraktiven und barrierefreien Fuß- und Radwegeverbindung an der Wieseck soll eine solche Verknüpfung und zusätzlich ein direkter Zugang zum Areal des ehemaligen Güterbahnhofes und der Lahnaue geschaffen werden. Die Wieseck hat eine hohe Bedeutung für die Naherholung der Bevölkerung, die durch das „Heranbringen“ der Lahnaue an die Innenstadt gestärkt werden soll.

Aufgrund der verknüpfenden Funktion zwischen Innenstadt, Bahnhof und Güterbahnhof spielt die Herstellung eines öffentlichen Fuß- und Radweges in der städtebaulichen Entwicklung eine bedeutende Rolle. Für die Umgestaltung der Wegeverbindung wurden im Jahr 2012 bereits zwei Vorkonzeptionen erarbeitet. Die planerische Vorbereitung zur Durchführung der Maßnahme ist für das Jahr 2013 vorgesehen.



Weg entlang der Wieseck

Die Kosten der Einzelmaßnahme betragen für die weitere planerische Vorbereitung rd. TEUR 50 und werden durch Städtebauförderungsmittel finanziert. Das Projekt wurde als Einzelmaßnahme beantragt und von der WIBank genehmigt.

#### 4.8 Revitalisierung „Alte Post“

In direkter Nachbarschaft zum Bahnhof befindet sich das Gebäude „Alte Post“, erbaut 1862-1863. Das ehemalige Kaiserliche Postamt, vormals Großherzogliches Postamt der Fürstlich Thurn und Taxis'schen Postverwaltung, ab 1867 preußisches Staatseigentum, ist ein Einzelkulturdenkmal.<sup>13</sup> Der äußerlich kaum veränderte Bau befindet sich in Privatbesitz. Aufgrund des momentanen Zustandes besteht ein erheblicher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf des neugotischen Bauwerkes. Durch Instandsetzungstau, Leerstand und Wildplakatierung der Fassade der „Alten Post“ wird das Straßenbild erheblich beeinträchtigt.

Die angestrebte Modernisierung und Instandsetzung soll im Rahmen der Sanierungsziele zur wesentlichen Verbesserung des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“ beitragen. In die Folgenutzung soll der Gebäudeteil des ehemaligen Telegrafenamtes einbezogen werden.

Aufgrund des erheblichen Einflusses des Gebäudes auf das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ und der prominenten Lage, kommt der Projektentwicklung eine Leuchtturmfunktion zu (Vertrauensbildung). Es ist eine möglichst kurzfristige Umsetzung anzustreben.

Zur Vorbereitung der Baumaßnahme ist eine Voruntersuchung des Gebäudes erforderlich. Ziel der Voruntersuchung ist die Feststellung der Modernisierungswürdigkeit und -fähigkeit des Gebäudes, insbesondere die Feststellung des Umfangs der notwendigen Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten und die Ermittlung der hierfür zu veranschlagenden Kosten. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung besteht Auskunftspflicht der Eigentümer über maßnahmenrelevante Bedingungen. Auf Grund der herausragenden Bedeutung

<sup>13</sup> [www.denkxweb.denkmalpflege-hessen.de](http://www.denkxweb.denkmalpflege-hessen.de)



einer zeitnahen Maßnahmenumsetzung ist anzustreben, dass eine Weitergabe der Ergebnisse der Voruntersuchung an Dritte ermöglicht wird.



„Alte Post“

Die Kosten der Voruntersuchung werden auf rd. TEUR 50 geschätzt. Die Initiierung privater Investitionen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist unumgänglich.

Die Förderung der eigentlichen Baumaßnahme ist abhängig von der Nutzung und damit der Gesamtwirtschaftlichkeit. Eine Förderung kommt nur für Kosten in Betracht, die nicht vom Eigentümer durch nachhaltig erzielbare Erträge finanziert werden können. Zur Finanzierung unrentierlicher Kosten kommen Städtebauförderungsmittel und Mittel der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Betracht. Im Rahmen des Stadtumbaus sind Städtebauförderungsmittel in Höhe von rd. TEUR 200 vorgesehen.

## Weitere Maßnahmen

Ein erfolgreicher Stadtumbau hat positive Effekte auf die weitere Stadtentwicklung. Impulsgebende Einzelmaßnahmen tragen oft dazu bei, dass der Stadtumbau mit weiteren Maßnahmen fortgesetzt wird. Dies betrifft unter Umständen auch private Modernisierungsmaßnahmen z. B. in den Bereichen Bahnhofstraße, Liebigstraße und Meisenbornweg. Im Zusammenhang mit dem Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ sind folgende weitere Maßnahmen möglich:



#### **4.9 Grundhafte Erneuerung Liebigstraße zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße**

Die Liebigstraße zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße soll grundhaft erneuert werden. Der Ausbauabschnitt schließt unmittelbar an das Ausbauende der Maßnahme „Grundhafte Erneuerung Bahnhofsvorplatz / Bahnhofstraße“ und bindet an den bereits ausgebauten Knotenpunkt zur Frankfurter Straße an.

Mit dem grundhaften Ausbau der Liebigstraße sollen die Mängel eines nicht mehr ausreichenden Straßenoberbaus sowie zum Teil auftretender Rückstau und Behinderungen durch den Busverkehr vor dem Knotenpunkt Frankfurter Straße beseitigt sowie die Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleistungen vorgenommen werden. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollen die vorhandene Busspur verlängert, Straßenschäden behoben sowie zusätzliche Verkehrsflächen und Stellplätze für Radfahrer bereitgestellt werden.

Mit der Maßnahme wurde noch nicht begonnen. Aufgrund von Schäden an der Beleuchtungsanlage wurden diese allerdings im Jahr 2011 abgebaut und gegen moderne Mastleuchten ersetzt. Hierbei wurde auch der nördliche Gehweg zum Teil erneuert. Ein Baubeginn der geplanten Maßnahme kann ab 2015 erfolgen.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen voraussichtlich TEUR 500. Die Höhe der nach dem Programm „Stadtumbau in Hessen“ förderfähigen Kosten beläuft sich nach Abzug von möglichen GVFG-Mitteln und den Straßenbeiträgen auf ca. 25 % der Gesamtkosten bzw. TEUR 125.

#### **4.10 Modernisierung Liebigmuseum**

Das Liebigmuseum befindet sich in direkter Nachbarschaft zu dem überregional bedeutsamen Mathematikum sowie im Zugangsbereich des Bahnhofsvorplatzes. Das Gebäude wurde 1818/19 erbaut und befindet sich unter Denkmalschutz. Von 1824 bis 1852 wohnte, lehrte und forschte der Chemiker Justus von Liebig in diesem Gebäude, welches im Jahr 2003 von der Gesellschaft Deutscher Chemiker (GDCh) als „Historische Stätte der Chemie“ ausgezeichnet wurde.

Trotz seiner bedeutenden kulturellen Funktion für die Universitätsstadt Gießen fehlen dem Museum eine zeitgemäße Ausstattung und ein angemessener städtebaulicher Rahmen. Insbesondere im Vergleich zum unmittelbar benachbarten, im Jahr 2002 neu entstandenen Mathematikmuseum. Darüber hinaus weist das Gebäude Sanierungsbedarf wegen baulicher und haustechnischer Mängel auf.

Die Maßnahme dient der Sicherung einer baulichen Anlage, die sehr bedeutend für die Stadtgeschichte ist und zur Aufwertung des Bahnhofumfeldes beiträgt.



Im Jahr 2002 wurde ein Architekturbüro mit einer Machbarkeitsstudie für die Entwicklung des Museums beauftragt. Ein Baubeginn der geplanten Maßnahme kann ab 2015 erfolgen.

Zur Finanzierung unrentierlicher Kosten kommen Städtebauförderungsmittel und Mittel der KfW in Betracht.

#### **4.11 Entwicklung Brache Frankfurter Straße / Liebigstraße**

Die zu entwickelnde Fläche befindet sich in zentraler innerstädtischer Lage im Einmündungsbereich Frankfurter Straße / Liebigstraße. Die Fläche wird als Parkplatzfläche genutzt. Eine bauliche Fassung des Straßenraumes ist nicht gegeben (fehlende Raumkante). Durch Wildplakatierung der Parkplatzeinzäunung werden das Straßenbild sowie das Erscheinungsbild der zu entwickelnden Fläche stark beeinträchtigt. Die großflächige Stellplatzanlage stellt im Hinblick auf Lage und Erscheinungsbild einen städtebaulichen Mangel dar.

Diesem Mangel soll mit einer standortgerechten Bebauung entgegengewirkt werden (Baulückenschließung), gegebenenfalls mit der Errichtung eines Parkhauses, um den Stellplatzmangel für die benachbarten Museen und Kliniken auszugleichen.

Für die Maßnahme liegt noch keine konkrete Planung vor. Ein Baubeginn könnte ab 2015 erfolgen.

#### **4.12 Instandsetzung Bahnhofstreppe**

Die historische Treppenanlage besteht aus zwei geschwungenen, gegenläufigen Treppenarmen und befindet sich östlich des ehemaligen Fürstenbahnhofes. Sie schließt an die Brückenanlage Richtung „Alter Wetzlarer Weg“ an. Beide Konstruktionen gehören zu den bedeutendsten Kulturdenkmälern in Gießen und sind Teile der denkmalgeschützten Gesamtanlage Bahnhofsviertel.

Die Treppe befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Nur wenige Teile können erhalten und für einen Wiederaufbau verwendet werden. Die bestehende Rampe ist nicht barrierefrei. Eine behindertengerechte Verbindung zwischen den höher gelegenen südlichen Stadtquartieren und dem tiefer liegenden Bahnhof ist somit nicht gegeben.

Ein Großteil der Treppenkonstruktion muss aus neuen Materialien baulich ergänzt werden. Aufgrund der Schäden am Unterbau und der verschobenen sichtbaren Treppenteile muss die Treppenanlage, unabhängig vom Umfang der Erneuerungen (oder Teilrestaurierung), abgebaut und zwischengelagert werden. Die Maßnahme dient der Sicherung einer zentralen und historischen baulichen Anlage von künstlerischer, städtebaulicher und stadtgeschichtlicher Bedeutung sowie dem Erhalt und der Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofes.



Im Jahr 2009 wurde ein denkmalfachliches Gutachten beauftragt. Im Zuge der Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurden Möglichkeiten zur Einbeziehung und behindertengerechten Ergänzung der Treppe untersucht. Im Jahr 2010 wurden vier weitere Varianten im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung erläutert und in den städtischen Gremien beraten. Die Gießener Bevölkerung hatte die Möglichkeit, sich an dem Festlegungsprozess durch Abstimmung zu beteiligen. Eine abschließende Lösung wurde noch nicht gefunden.

Die geschätzten Kosten für die Sanierung der Treppe und der Rampe sind mit rund TEUR 950 anzusetzen, der Bau eines ergänzenden Aufzuges mit ca. TEUR 140. Ein Baubeginn der geplanten Maßnahme kann ab 2015 erfolgen.

## 5 Prioritäten

Die Maßnahmen im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ sind in Kategorien unterteilt (Projekte in Durchführung, Projekte in Vorbereitung, Planungen). Die Prioritäten der Einzelmaßnahmen werden nach folgenden Kriterien bewertet:

### **Zeitliche Priorität**

Aufgrund der kurzfristigen Festlegung des neuen Stadtumbaugebietes haben bereits laufende Maßnahmen eine hohe zeitliche Priorität. Die Mittelbereitstellung erforderte einen Mittelabruf bis spätestens Ende November 2012.

### **Inhaltliche Priorität**

Für die Entwicklung der Gesamtmaßnahme werden impulsgebende Einzelmaßnahmen mit einer hohen Priorität bewertet.

### **Finanzielle Priorität**

Der finanzielle Aspekt beschreibt, inwiefern die Kosten der Maßnahme aus Haushalts- und Förderungsmitteln finanziert werden können. Inhaltlich wichtige Maßnahmen, die beispielsweise im Haushalt noch nicht beantragt wurden (Kofinanzierung), wurden mit einer mittleren Priorität benannt.

Projekte in Durchführung (Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB, Grunderwerb Bahnhofsvorplatz) sind mit höchster Priorität „gesetzt“ und befinden sich bereits in Umsetzung.

Ab dem Jahr 2013 sollen die restlichen über den Förderantrag beantragten Maßnahmen durchgeführt werden. Dazu wird folgende Prioritätenfolge vorgeschlagen:



**2012 Kurzfristig hohe Priorität (aufgrund zeitlicher und finanzieller Belange)**

- Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB (Durchführung, Mittelabruf)
- Grunderwerb Bahnhofsvorplatz (Voraussetzung für ZOB, Mittelabruf)
- Weg entlang der Wieseck (Vorkonzeption)

**2013 Kurzfristige Priorität (inhaltliche Priorität, vorbereitende Planung)**

- Planerische Konzeption Güterbahnhof (Investor)
- Sanierung und verkehrliche Verbesserung des Fußgängersteiges zum Parkhaus Lahnstraße (Gewährleistung Standsicherheit)

**2014 Mittelfristige Priorität**

- Entwicklung Fernbusbahnhof (niedrige finanzielle Priorität)
- Revitalisierung „Alte Post“ (Grundlagenermittlung und Konzeption für Instandsetzung und Entwicklung der Anlage zur Vorbereitung der Verhandlung mit Eigentümer)
- Verlängerung der Personenunterführung (niedrige finanzielle Priorität)

**ab 2015 Langfristige Priorität**

- Grundhafte Erneuerung Liebigstraße zwischen Bahnhofstraße und Frankfurter Straße
- Modernisierung Liebigmuseum
- Entwicklung Brache Frankfurter Straße / Liebigstraße
- Instandsetzung Bahnhofstreppe

## **6 Kosten- und Finanzierungsübersicht**

In der nachfolgenden Tabelle sind die geschätzten Kosten der Maßnahmen im Stadtumbaugebiet dargestellt, für die Förderungsmittel aus dem Programm „Stadtumbau in Hessen“ für die Programmjahre 2013 und 2014 beantragt wurden bzw. werden. Träger der Maßnahmen sind die Universitätsstadt Gießen und private Eigentümer (Maßnahme 4.8).



Maßnahme	Kostenart	Kosten TEUR (Brutto)
4.1 Umgestaltung Bahn- hofsvorplatz mit ZOB	Vorbereitung der Maßnahme (I)	130
	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (VII)	816
	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden (X)	47
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>993</b>
4.2 Grunderwerb Bahnhofsvorplatz	Grunderwerb (V) + Ordnungsmaßnahmen (VI)	3
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>3</b>
4.3 Verlängerung der Unterführung	Vorbereitung der Maßnahme (I)	30
	Ordnungsmaßnahmen (VI) + Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (VII)	2.000
	Neubau von Gebäuden (IX)	500
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>2.530</b>
4.4 Sanierung und verkehrliche Verbes- serung des Fußgän- gersteiges zum Park- haus Lahnstraße	Vorbereitung der Maßnahme (I)	430
	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (VII)	1.960
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>2.390</b>
4.5 Planerische Konzep- tion Güterbahnhof	Vorbereitung der Maßnahme (I)	50
	Öffentlichkeitsarbeit (IV)	10
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>60</b>
4.6 Entwicklung Fernbusbahnhof	Vorbereitung der Maßnahme (I)	75
	Ordnungsmaßnahmen (VI) + Verbesserung der Verkehrsverhältnisse(VII)+ Grunderwerb (V)	2.500
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>2.575</b>
4.7 Weg entlang der Wieseck	Vorbereitung der Maßnahme (I)	80
	Ordnungsmaßnahmen (VI) + Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (VII)	354
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>434</b>
4.8 Revitalisierung "Alte Post"	Vorbereitung der Maßnahme (I)	50
	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden (X)	200
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>250</b>
Kompetenzzentrum Stadtumbau	Steuerung (II)	40
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>40</b>
Teilräumliches Entwicklungskonzept	Vergütung für Beauftragte (III)	8
	<b>Förderfähige Gesamtkosten</b>	<b>8</b>
<b>Förderfähige Gesamtkosten der Einzelmaßnahmen =</b>		<b>9,283 Mio EUR</b>

Tabelle 1: Kostenübersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind die voraussichtlichen Kosten nach Kostenarten und Programmjahren dargestellt.



In der Spalte 2012 ist die Verwendung der für die Vorjahre bewilligten Förderungsmittel, in der Spalte 2013 die für das Programmjahr 2013 beantragten Förderungsmittel dargestellt. In der Spalte 2014 – 2018 ist der voraussichtliche Bedarf für die Folgejahre ausgewiesen.

Kostenart / Programmjahre		2012 TEUR	2013 TEUR	2014 - 2018 TEUR
I	Vorbereitung der Maßnahme	146	663	
II	Steuerung	12,5	12,5	62,5
III	Vergütung für Beauftragte		8	12
IV	Öffentlichkeitsarbeit		2	8
V	Grunderwerb	1	1	140
VI	Ordnungsmaßnahmen			1.819
VII	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse	254,5	416	4.978
VIII	Wohnumfeldmaßnahmen			
IX	Neubau von Gebäuden			500
X	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden		47	200
XI	Zwischennutzung			
XII	Verlagerung oder Änderung von Betrieben			
XIII	Modellmaßnahmen nichtinvestive und investive Kosten			
XIV	Anreizprogramme			
XV	Verfügungsfonds			
<b>Kosten 2012-2018 = 9,283 Mio EUR</b>		<b>414</b>	<b>1.149,5</b>	<b>7.719,5</b>

**Tabelle 2: Kosten nach Kostenarten und Programmjahren**

Nach Absprache mit dem HMWVL hat die Universitätsstadt Gießen das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ förmlich festgelegt. Somit können bereits für Altmaßnahmen bewilligte, dort aber nicht mehr benötigte Förderungsmittel umgeschichtet und im neuen Stadtumbaugebiet verausgabt werden.

Für die Stadtumbaugebiete „Bahnhofsumfeld“ und „Technologie- und Gewerbepark Leihgesterner Weg“ stehen aus den Zuwendungsbescheiden der Programmjahre 2008 bis 2012 rd. TEUR 988 Förderungsmittel aus der Städtebauförderung zur Verfügung. Von diesen bereits bewilligten Mitteln sollen rd. TEUR 800 in das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ fließen. Ergänzend werden noch mindestens TEUR 450 aus den Förderungsbescheiden 2013 und 2014 erwartet, die überwiegend in dem Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ eingesetzt werden sollen.

Für die Maßnahme „Bahnhofsvorplatz“ wurden GVFG-Mittel beantragt. Ein Bescheid ist noch nicht eingegangen. Die hier angegebenen Kosten sind nach GVFG allerdings nicht förderfähig, da es sich überwiegend um Planungskosten handelt. Die Gesamtkosten für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes betragen ca. 6,3 Mio EUR.



Die privaten Grundstückseigentümer sind über Straßen- und Erschließungsbeiträge an den Baukosten zu beteiligen. Für die Maßnahme Revitalisierung „Alte Post“ können Mittel der KfW beantragt werden.

Ferner bieten sich Einzelprojekte aus dem Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ für eine EU-Förderung an. Mit den Überlegungen über die Zukunft der EU-Regionalförderung in Hessen in der neuen Förderperiode 2014 bis 2020 steht fest, dass Förderprogramme umbenannt und / oder zusammengelegt werden und neue Förderbereiche hinzukommen. Von den in der Förderperiode 2014 bis 2020 zur Verfügung stehenden Mitteln sollen ca. 20 % in Maßnahmen zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung fließen.

Für das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ sind die Förderschwerpunkte „Schutz, Förderung und Entwicklung des Kultur- und Naturerbes“ und „Maßnahmen zur Verbesserung des städtischen Umfelds einschließlich Sanierung von Industriebrachen“ in Betracht zu ziehen. Zur Revitalisierung von Stadtbezirken können zudem kommunale Investitionen mit Darlehen unterstützt werden.<sup>14</sup>

Einnahmen (geschätzt)	TEUR
Erlöse	0
GVFG <sup>1) 2)</sup>	2.575
Anlieger / Erschließungsbeiträge <sup>1) 3)</sup>	700
Darlehen KfW <sup>4)</sup>	1.000
EU <sup>1) 5)</sup>	1.000
sonstige Einnahmen	0
Städtebauförderungsmittel <sup>1) 6)</sup>	4.008
<b>Einnahmen insgesamt = 9,283 Mio EUR</b>	<b>9.283</b>
<sup>1)</sup> einschließlich Komplementäranteil der Universitätsstadt Gießen <sup>2)</sup> möglich für: Entwicklung Fernbusbahnhof (75 % Förderung geschätzt), Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB (TEUR 200), Verlängerung der Unterführung (TEUR 500) <sup>3)</sup> u. a. für Entwicklung Fernbusbahnhof, Höhe der Beiträge derzeit nicht abschätzbar <sup>4)</sup> möglich für: private Modernisierungen (Revitalisierung "Alte Post") <sup>5)</sup> möglich für: Güterbahnhof, Fernbusbahnhof, Brache Frankfurter Straße / Liebigstraße <sup>6)</sup> bewilligt und für das Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ vorgesehen: TEUR 800	

**Tabelle 3: Finanzierungsübersicht**

<sup>14</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Referat II 6 (EFRE-Verwaltungsbehörde Hessen) (2012): Eckpunkte zur Aufstellung eines Programms für Investitionen in Wachstum und Beschäftigung aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Hessen 2014 bis 2020, erschienen auf [www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)



## 7 Durchführungskonzept

### 7.1 Einbindung der Akteure

Die Aufstellung des Teilräumlichen Entwicklungskonzeptes erfolgt ohne erneute Erhebung von Baudaten, da bereits umfangreiche Materialien seitens der Universitätsstadt Gießen vorliegen. Die Betroffenen und die öffentlichen Aufgabenträger werden gemäß §§ 137, 139 BauGB durch die Universitätsstadt Gießen frühzeitig in den Planungsprozess einbezogen bzw. beteiligt.

#### Öffentliche Maßnahmen

Die Maßnahmen zum Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ wurden in Zusammenarbeit mit den beteiligten Ämtern der Universitätsstadt Gießen (Liegenschaftsamt, Amt für öffentliche Ordnung / Straßenverkehrsabteilung, Stadtplanungsamt, Hochbauamt, Tiefbauamt, Gartenamt) erarbeitet und festgelegt. Für die Maßnahme „Umgestaltung Bahnhofsvorplatz mit ZOB“ wurde eine städtische Arbeitsgruppe unter Beteiligung externer PlanerInnen eingerichtet.

#### Private Maßnahmen

Private Maßnahmen werden von den Eigentümern und deren Planern eigenverantwortlich durchgeführt. Die Universitätsstadt Gießen unterstützt die Investoren durch Beratungsleistungen und Zuschüsse bei den Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.

### 7.2 Stand der Umsetzung

Mit der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau in Hessen“ wurden der Universitätsstadt Gießen Förderungsmittel für städtebauliche Maßnahmen in den Gebieten „Technologie- und Gewerbepark Leihgesterner Weg“ und „Untere Nordstadt“ gewährt. Allerdings konnte nur ein geringer Teil für Stadtumbaumaßnahmen abfließen, nicht zuletzt da sich große Teile der Stadtumbaugebiete positiv entwickelten. Eine städtische Intervention und Unterstützung war somit nicht mehr notwendig.

Damit bereits bewilligte Förderungsmittel nicht zurückgegeben werden mussten, genehmigte das HMWVL die Umschichtung dieser Förderungsmittel in das neue Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“, welches am 06.09.2012 durch die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen beschlossen wurde. Somit können bewilligte Mittel, die nicht mehr für die ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen eingesetzt werden, in die Stadtumbaumaßnahme „Bahnhofsumfeld“ fließen.

Aufgrund der kurzen Vorlaufzeit und wegen des drohenden Mittelverfalls sollen Städtebauförderungsmittel für Maßnahmen in Durchführung eingesetzt werden.



Die Detailplanungen zur Sanierung des Bahnhofsvorplatzes und des Straßenendausbaus „An der Alten Post“ wurden mit umfangreicher Bürgerbeteiligung abgeschlossen. Der Abriss der Expressguthalle und des Kiosks als Teil der Umgestaltung des Platzes sowie die Straßenbauarbeiten „An der Alten Post“ befinden sich in der Umsetzung. Die Baustellen im Bereich Bahnhofsvorplatz sowie die Ersatzbushaltestelle in der Liebigstraße sind eingerichtet. Der Grundstücksankauf im Bereich Bahnhofsvorplatz wurde bereits vorgenommen.

Für die Maßnahme „Weg entlang der Wieseck“ wurden im Jahr 2012 Vorkonzeptionen in zwei Varianten erarbeitet, die Auftragsvergabe erfolgte ebenfalls im Jahr 2012. Voruntersuchungen zur Sanierung des Fußgängersteiges zum Parkhaus Lahnstraße wurden im Jahr 2012 abgeschlossen (Bauwerksuntersuchung, Planung zur Sanierung). Mit der Maßnahme wurde bislang nicht begonnen, der Baubeginn ist für das Jahr 2013 geplant.

Die bereits in Durchführung befindlichen Einzelmaßnahmen („Weg entlang der Wieseck“, „Bahnhofsvorplatz mit ZOB“ und „Gründerwerb Bahnhofsvorplatz“) wurden nachgemeldet und mit Bescheid der WIBank vom 25.10.2012 bewilligt. Weitere Maßnahmen werden in den Programmjahren 2013 und 2014 beantragt.

## **8 Maßnahmenplan**

Der beigefügte Maßnahmenplan enthält die Einzelmaßnahmen im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ und in den Erweiterungsbereichen. Ebenso werden weitere wünschenswerte Maßnahmen dargestellt, die durch die Einbindung der dortigen Eigentümer und privaten Investoren in einen konsensualen Prozess zur Umsetzung gebracht werden sollen.