

Rahmenplanung Güterbahnhof

Bericht



HEINZ JAHNEN PFLÜGER

INHALT

1	Anlass und Gegenstand der Untersuchung	4
2	Wesen der Rahmenplanung	6
3	Analyse des Gebietes und der bisherigen Planungsüberlegungen	8
3.1	Städtebauliche Struktur	8
3.2	Nutzungsstruktur	8
3.3	Eigentumsverhältnisse	10
3.4	Unterführung DB AG	10
3.5	Parkhaussteg	10
3.6	Planungsrecht	12
3.7	Natur und Umwelt	14
3.8	Restriktionen	14
4	Entwicklungsziele	16
4.1	Strukturelle Ziele	16
4.2	Verkehrliche Infrastruktur	18
4.3	ÖPNV - Fernbuslinien	18
4.4	P&R	18
4.5	Fuß- und Radverkehr	19
4.6	Freiraumplanerische Ziele	19
4.7	Nutzungsstrukturelle Ziele	20
4.8	Stadtgestalterische Ziele	21
5	Städtebauliche Konzeptplanung	22
5.1	Variantenplanung	22
5.1.1	Variante A	22
5.1.2	Variante B	23
5.1.3	Variante C 1	23
5.1.4	Variante C 2	24
5.1.5	Variante D	24
5.1.6	Variante E 1	25
5.1.7	Variante E 2	25
5.1.8	Variante E 3	26
5.2	Variantenvergleich	26
5.3	Empfehlung	27
6	Verkehrliche Konzeptplanung	28
6.1	Variantenplanung	28
6.1.1	Variante A	28
6.1.2	Variante B	28
6.1.3	Variante C	30
6.1.4	Variante D	30
6.2	Variantenvergleich	32
6.3	Verkehrsgutachten	32
6.4	Empfehlung	32

7	Synthesekonzept	34
7.1	Erschließung	34
7.2	Wohnquartier	36
7.3	Höhenentwicklung Wohnquartier	38
7.4	Private Stellplätze	38
7.5	Parkhaus - P&R	40
7.6	Fußgängersteg	40
7.7	Bahnhofsvorplatz	42
7.8	Fernbusbahnhof	42
7.9	Linienbusse	44
7.10	Kurzzeitparker, Kiss & Ride	44
7.11	Taxen / Shuttle	44
7.12	Bike & Ride	44
7.13	Randbebauung Bahnhofsvorplatz	46
7.14	Bahnsteigunterführung	46
7.15	Wieseckweg – Viadukt	48
7.16	Lahnaue - Stadtbalkon	48
8	Bauabschnitte	50
9	Zeitplanung	52
9.1	Rahmenplanung	52
9.2	Bauleitplanung	52
9.3	Umsetzung Bauabschnitt Norden	54
9.4	Umsetzung Erweiterung Parkhaus	54
9.5	Umsetzung Bahnhofunterführung	54
9.6	Umsetzung Bahnhofsvorplatz – Fernbusbahnhof	54
9.7	Hochbau Fernbusbahnhof – Bahnhofsvorplatz	55
10	Baurecht	55
11	Kostenschätzung	56
12	Städtebauliche Kenndaten	58
13	Zusammenfassung	59
	Impressum	60

1

ANLASS UND GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG

Die Entwicklung des Güterbahnhofs Gießen ist nach dem Kauf einer wesentlichen Teilfläche durch einen privaten Investor in eine prioritäre Projektsituation eingetreten. Aufgrund seiner Größe und seiner Lage zwischen Bahnhof und Lahnufer hat die Neunutzung des Bahnareals erheblichen Einfluss auf die Stadtentwicklung.

In den vergangenen Jahren hat sich die Stadt Gießen durch verschiedene Maßnahmen auf die absehbare Umnutzung des Güterbahnareals vorbereitet und positioniert. So wurden im Jahr 2009 im Rahmen einer „PlanerWerkstatt Bahnkonversion“ städtebauliche Konzepte für die Nutzungsmöglichkeiten entbehrender Bahnflächen erarbeitet und diskutiert.

Über die innerhalb der in dieser PlanerWerkstatt bearbeiteten Inhalte hinaus, sind in den Folgejahren Planungsaspekte hinzugetreten, die eine Weiterqualifizierung der der Bahnhofsentwicklung erfordern.

Im Rahmen dieser Weiterqualifizierung sollen die vorliegenden Planungen aller Beteiligten gesichtet, ggf. überarbeitet, vertieft und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden. Dabei gilt es, die Zielaussagen den aktuellen Entwicklungen anzupassen und in besonderer Weise die Verflechtungen des Güterbahnhofareals im gesamtstädtischen Kontext und mit den umliegenden Quartieren zu berücksichtigen. Die Ergebnisse sind Grundlage für Abstimmungsprozesse zwischen Stadt, Bahn und Investoren. Auch sollen auf dem Ergebnis dieser Vertiefungsstudie Fördergelder akquiriert werden.

Der Planbereich ist Teil des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“, die Maßnahme wurde im Programm 2012 angemeldet.

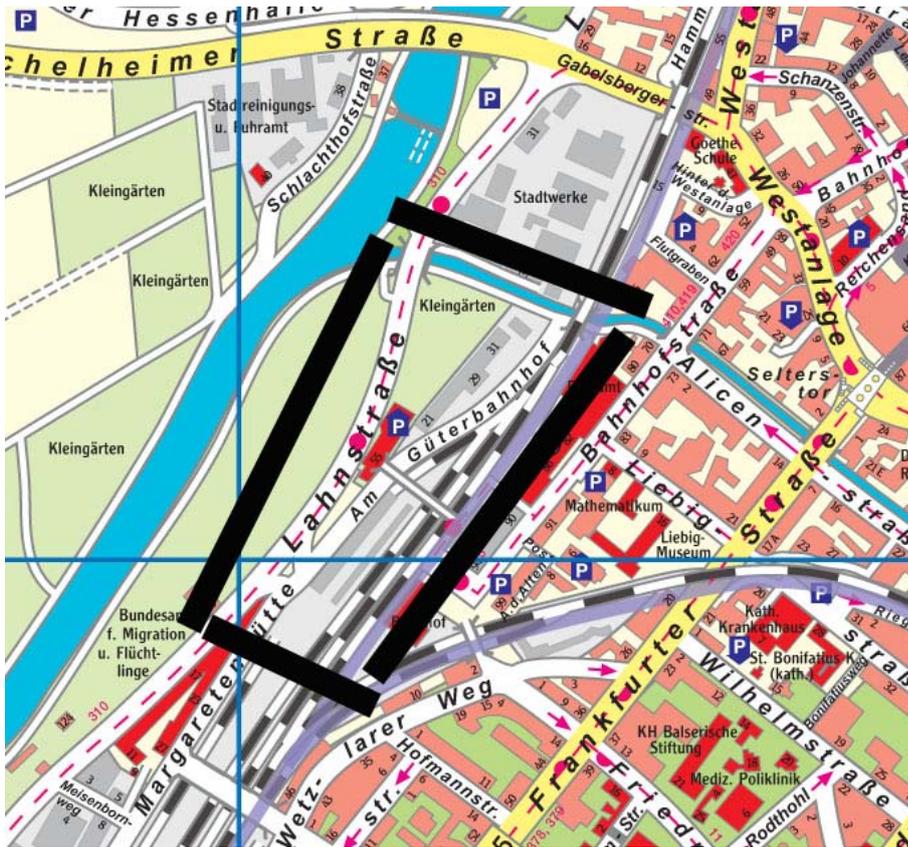
Innerhalb des Maßnahmenplanes zum Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ werden für den Planbereich der vorliegenden Rahmenplanung folgende Maßnahmen aufgeführt:

- Punkt 4.3: Verlängerung der Unterführung (Bahnhofsunterführung)
- Punkt 4.4: Sanierung und verkehrliche Verbesserung des Fußgängersteiges zum Parkhaus Lahnstraße
- Punkt 4.5: Planerische Konzeption Güterbahnhof
- Punkt 4.6: Entwicklung Fernbusbahnhof
- Punkt 4.7: Weg entlang der Wieseck

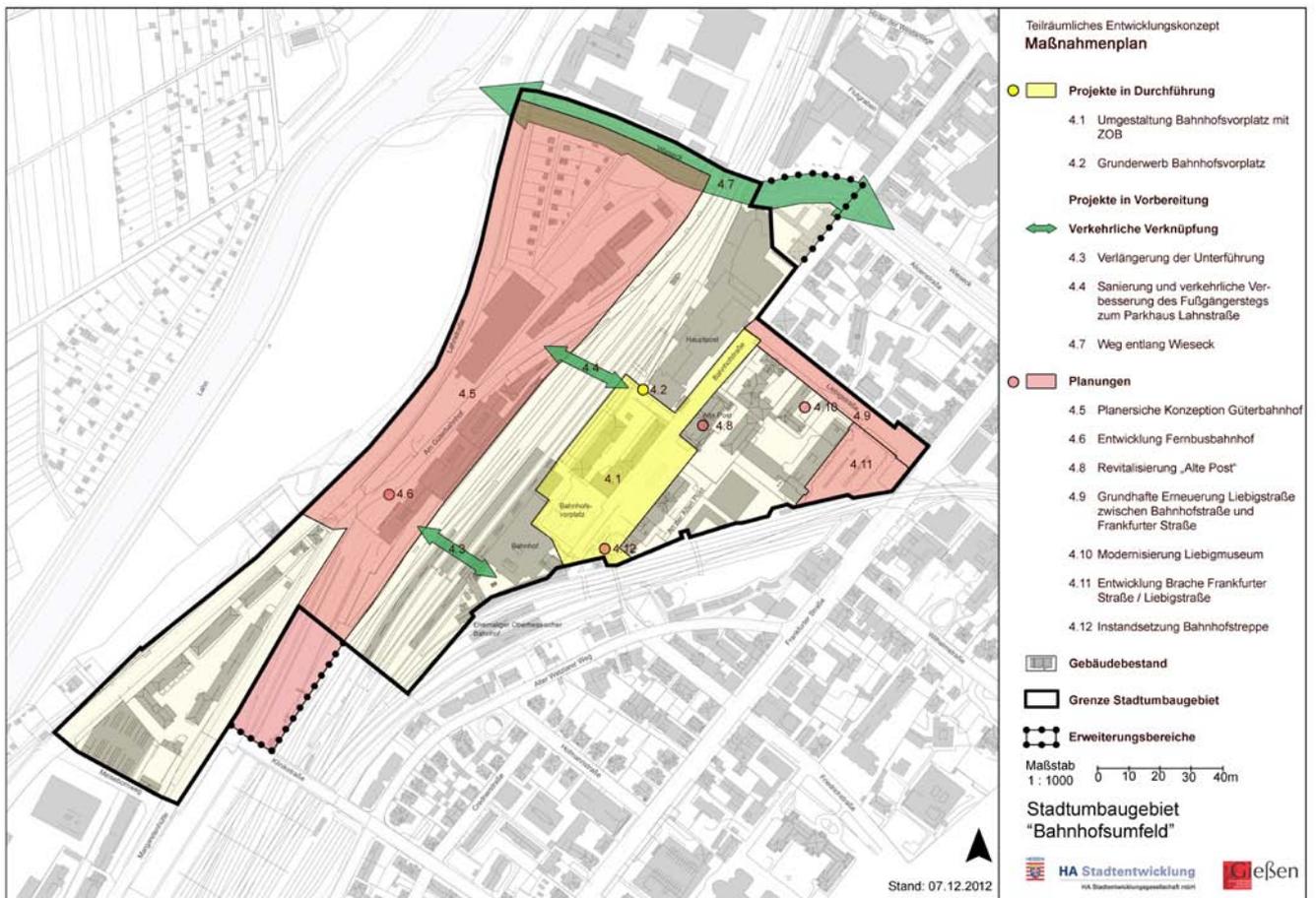
Die aufgeführten Punkte des Maßnahmenplanes zum Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ werden somit Teil der Aufgabenstellung des Rahmenplanes.

Mit Hilfe eines moderierten Verfahrens sollen ggf. differierende Zielvorstellungen zusammengeführt werden.

Ziel des Verfahrens ist die Erarbeitung einer belastbaren Konzeption für die Gesamtentwicklung des Güterbahnhofareals zu erhalten und deren Umsetzung in Abhängigkeit von privaten Investoren und den angestrebten öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen (Bau eines Fernbusbahnhofes, Verlängerung der bestehenden Bahnhofsfußgängerunterführung) detaillierter aufzuzeigen.



Ausschnitt Stadtplan mit Planbereich



Lageplan Stadtumbaugebiet, Maßnahmenplan

2

WESEN DER RAHMENPLANUNG

Ein Rahmenplan ist rechtlich nicht definiert. Dieses mag zunächst als Mangel erscheinen, die Planungspraxis zeigt allerdings mehr und mehr, dass gerade diese fehlende Legaldefinition den Auftraggebern ein Instrument in die Hand gibt, das flexibel genug ist, um die jeweils spezifischen Probleme einer Aufgabe anzugehen.

Auch inhaltlich bestehen – anders als bei der Bauleitplanung – keine Vorschriften, nicht einmal eingebürgerte Vorstellungen. Es ist daher möglich, die Rahmenplanung gezielt auf die Inhalte auszurichten, die einen Auftraggeber besonders interessieren oder die Kerninhalte einer Aufgabenstellung darstellen.

Seit Novellierung des BauGB in seiner Fassung vom 24.Juni 2004 sind entsprechend § 1 Abs. 6 Nr.11 die Ergebnisse einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung in der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Für den Standort Gießen bedeutet dies, dass Ergebnisse und Inhalte der Rahmenplanung sowohl die Grundlage für anstehende Förderanträge und Baumaßnahmen als auch Grundlage und Begründung (Anlass) für sich abzeichnende Maßnahmen innerhalb der Bauleitplanung darstellen.



Luftbild Plangebiet

3 ANALYSE DES GEBIETES UND DER BISHERIGEN PLANUNGSÜBERLEGUNGEN

3.1 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

Die Bestandsaufnahme des Plangebietes zeigt zunächst eine der bestehenden Ortslage vorgelagerte städtebauliche Struktur mit gewerblicher Grundnutzung, überlagerter Bahnhofsnutzung (P&R), mangelhafter Einbindung in die bestehende Ortsstruktur sowie fehlendem räumlichem Abschluss zu den angrenzenden Stadt- und Landschaftsräumen.

Die Nutzungs- und Baustruktur wird durch die Dominanz der P&R-Anlagen sowie ehemaliger Güterumschlagsanlagen geprägt.

Im nördlichen Planbereich dominieren Grünraumelemente entlang der Böschungskanten, Uferbereiche der Wieseck sowie die Grünstrukturen der Kleingartenanlagen entlang der Lahnuferstraße.

Die vorhandene städtebauliche Struktur spiegelt insgesamt die bisher ungesteuerte städtebauliche Entwicklung des Planbereiches als „Rückseite“ des Bahnhofs Gießen wieder.

3.2 NUTZUNGSSTRUKTUR

Neben der Nutzung weiter Teile des Plangebietes zu P&R-Zwecken wird der überaus größte Teil der Plangebietsfläche mit den hier befindlichen Gebäuden (Lagerhallen) zu gewerblichen Zwecken und Lagerzwecken genutzt.

Eine Betrachtung der einzelnen Lagergebäude ergibt einen hohen Anteil ungenutzter baulicher Anlagen.

Im Nordwestbereich des Areals befinden sich Dauerkleingärten (ehemalige „Eisenbahnergärten“), die von der Bahn an einen privaten Investor verkauft und zum Teil in ihrer Nutzung aufgegeben wurden.

Südlich angrenzend an das Plangebiet erstrecken sich weite Gütergleisanlagen der DB Netz AG. Hier werden die Gütergleise entlang der Lahnseite der Gleisanlagen zur Verladung von Holz auf Güterwagons genutzt.



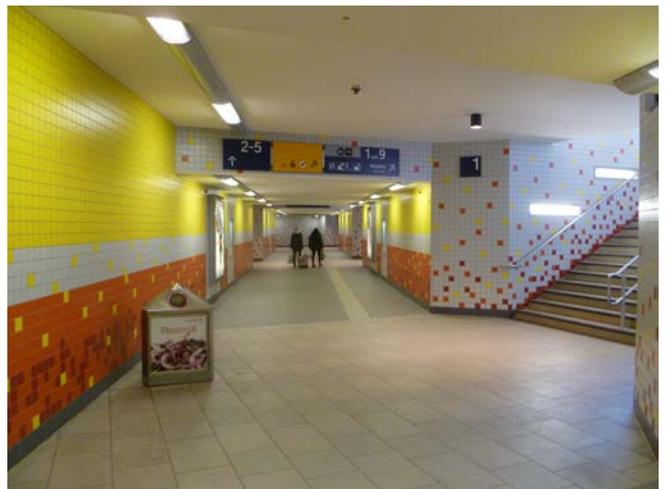
Planbereich Nordost



Planbereich Süd



Dauerkleingärten



DB Unterführung



Parkhaussteg



Viadukt

3.3 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Der überwiegende Teil des Areals zwischen Gleisanlagen und Lahnuferstraße befindet sich in Privatbesitz der Grundstücksentwicklungsgesellschaft Güterbahnhof (GGG).

Die Liegenschaften des Parkhauses sowie der angrenzende Parkplatz befinden sich im Besitz der DB AG. Das Parkhaus-Gebäude gehört der Stadt Gießen und wird durch die Stadtwerke Gießen (SWG) betrieben.

3.4 UNTERFÜHRUNG DB AG

In den Jahren 2009 bis 2011 wurde von der DB AG eine Erneuerung der Bahnstegunterführung zu allen Personengleisanlagen realisiert. Ausgestattet mit Aufzugsanlagen sowie realisiert mit einer Bahnsteighöhe von 74 cm entspricht der Personenbahnhof somit dem aktuellen Standard der DB AG.

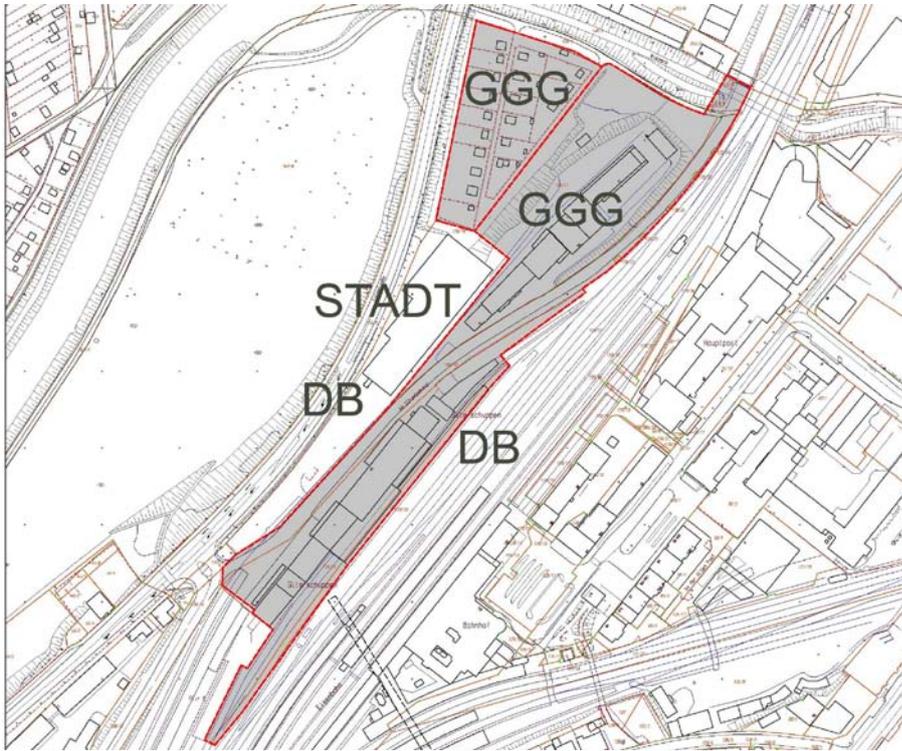
Entgegen der ursprünglichen Planung wurden alle Bahnsteige durch Aufzugsanlagen erschlossen. Hierdurch entfielen teilweise geplante Treppelläufe.

Im Zuge der Erneuerung der Unterführung fanden zwischen DB AG und der Stadt Gießen Verhandlungen zur Verlängerung der Unterführung bis zur Lahnuferseite statt, die jedoch nicht kurzfristig zu einer Umsetzung führten.

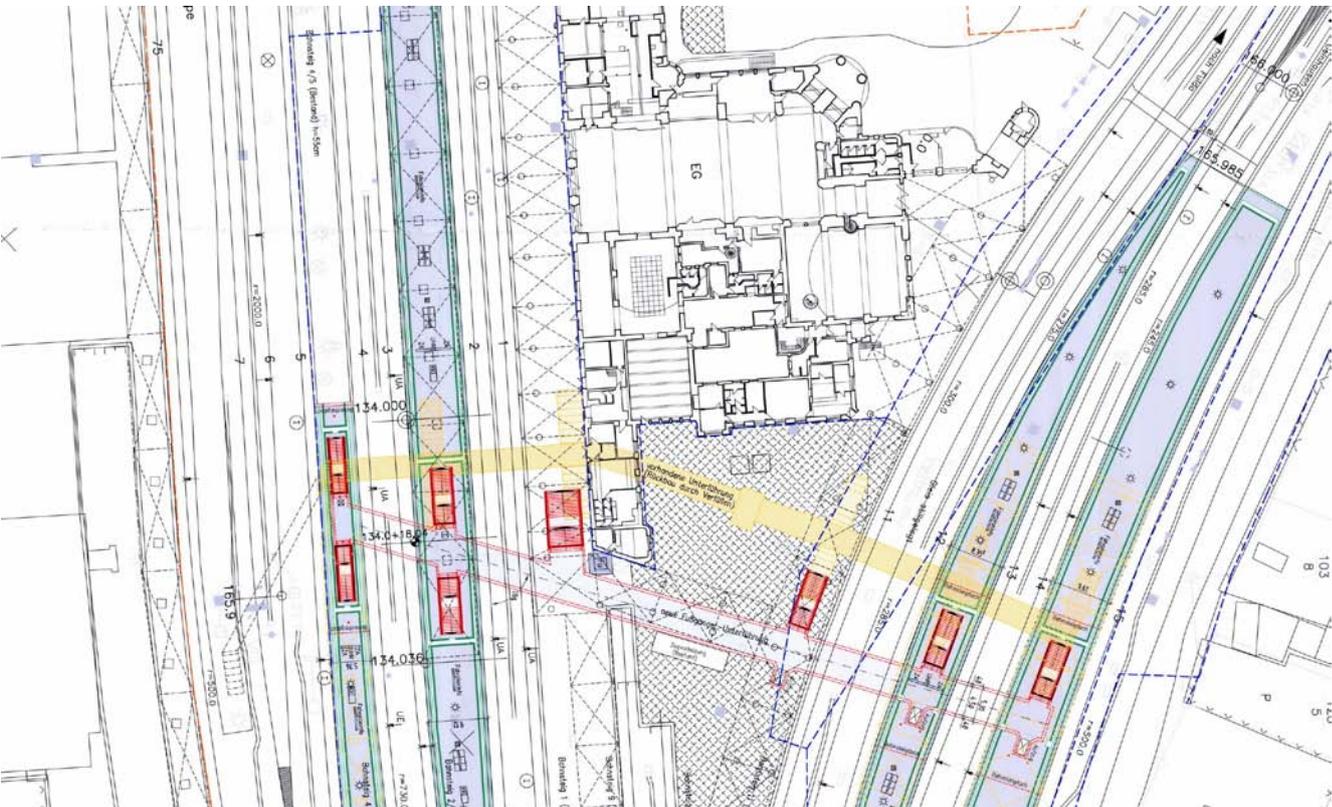
Im Zuge der abschließenden Bauarbeiten an der Unterführung wurde das westliche, zur Lahnseite gerichtete Tunnelende mit einer Maueranlage verschlossen, die ohne konstruktive Eingriffe in die Tragstruktur der Unterführung wieder entfernt werden kann, um die Unterführung zu einem späteren Zeitpunkt verlängern zu können.

3.5 PARKHAUSSTEG

Der im Planbereich vorhandene Parkhaussteg als Verbindung zwischen Gleis 1 (Bahnhofsvorplatz), Bahnsteiganlagen sowie dem westlich gelegenen Parkhaus ist Teil der P&R-Anlage und befindet sich im Eigentum der Stadt Gießen. Neben Treppenanlagen ist diese Überführung auch mit Aufzugsanlagen ausgestattet und bindet auf westlicher Seite an das höchstgelegene Parkdeck an.



Eigentumsverhältnisse im Plangebiet



Planung Unterführung DB AG, teilweise abweichend realisiert

Während die Aufzugsanlagen dieser Steganlage in den vergangenen Jahren saniert wurden, befindet sich die Konstruktion des Steges in einem akut sanierungsbedürftigen Zustand. So sind an vielen Stellen Abplatzungen der äußeren Betonschicht sichtbar, die darunter liegende Armierung ist der Witterung ausgesetzt und korrodiert. In Teilbereichen wurde die beschädigte Konstruktion mittels Stahlkonstruktionen gesichert bzw. ertüchtigt.

Somit ist festzustellen, dass die Gesamtanlage dringend sanierungsbedürftig ist.

3.6 PLANUNGSRECHT

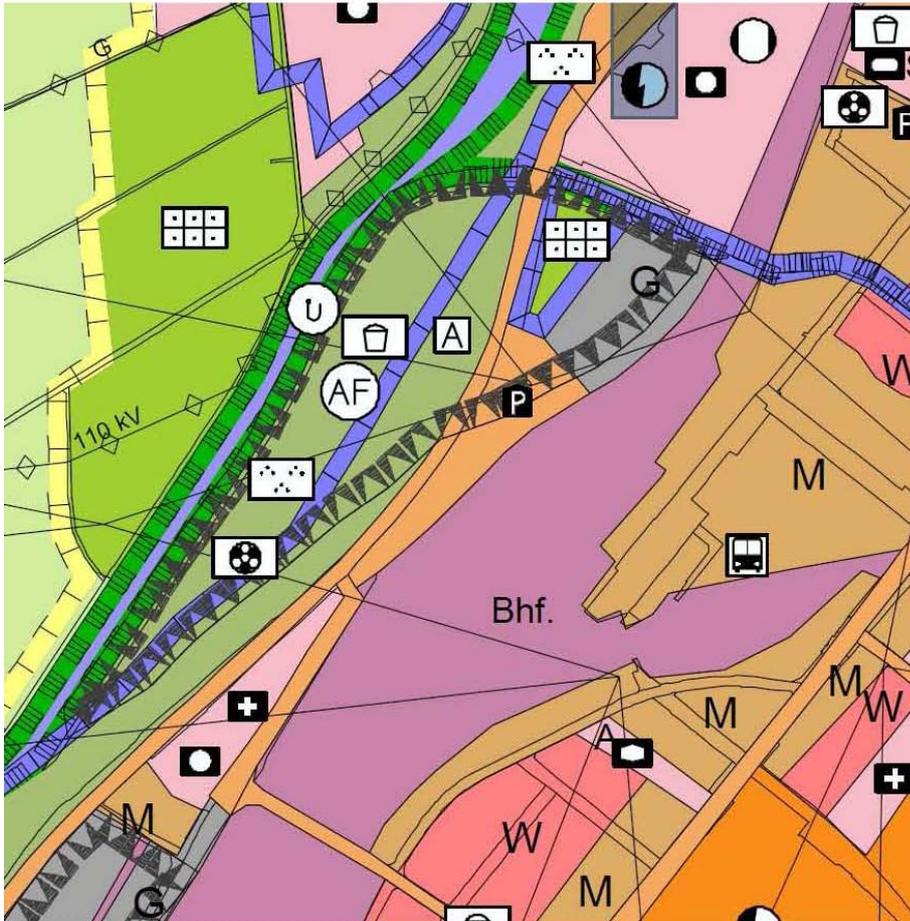
Innerhalb des wirksamen Flächennutzungsplans der Stadt Gießen wird das Plangebiet in den folgenden Nutzungskategorien dargestellt:

- Im Süden als überörtliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung P = Parken,
- im Nordosten als gewerbliche Baufläche,
- im Nordwesten als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“, überlagert mit der Darstellung als Fläche für die Wasserwirtschaft, Überschwemmungsgebiet.
- Große Teile im Norden werden mit der Kennzeichnung „Aufschüttungsfläche“ und „Richtfunktrasse“ überlagert.

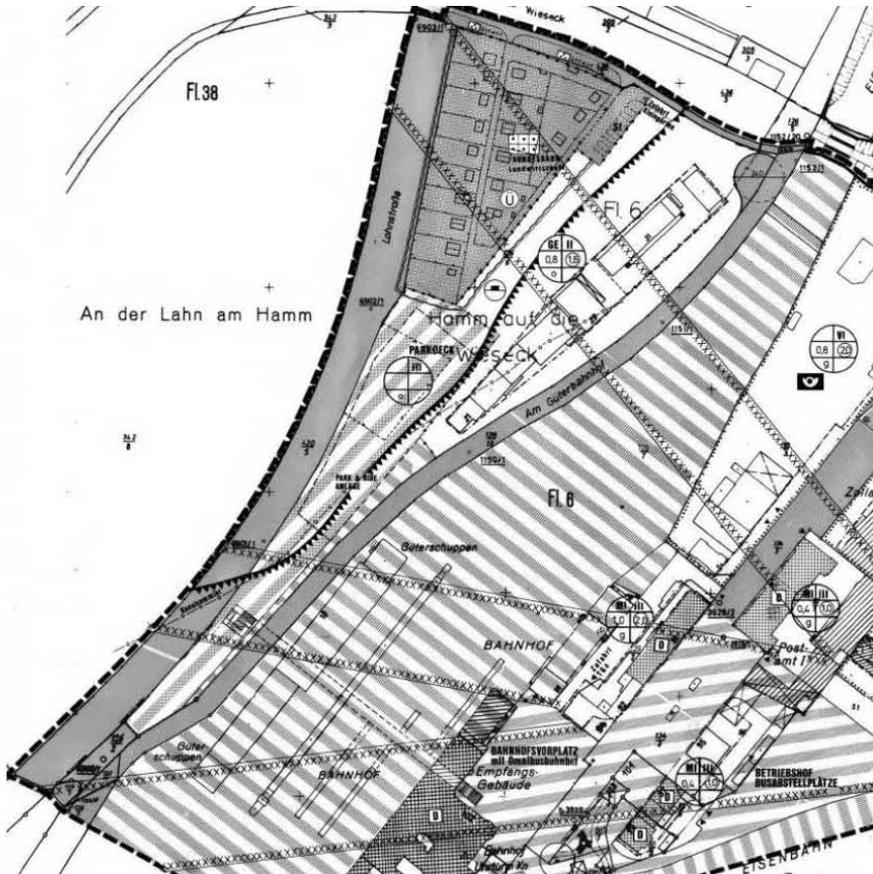
Der rechtskräftige Bebauungsplan G 1/04 „Bahnhofsvorplatz“ konkretisiert die Darstellungen des FNP wie folgt:

- den Bereich der Lahnstraße als Verkehrsfläche,
- die Bereiche der P&R-Anlagen sowie des Parkhauses als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung P&R-Anlage und Parkdeck,
- das nordwestliche Plangebiet als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten, überlagert mit der Darstellung als Fläche für die Wasserwirtschaft, Überschwemmungsgebiet,
- das nordöstliche und östliche Areal als GE = Gewerbegebiet, maximal 2 Vollgeschosse, offene Bauweise; GRZ max 0,6; GFZ max 1,5 sowie der Darstellung von überbaubaren Grundstücksflächen mittels Baugrenze unter Festsetzung der bestehenden baulichen Anlagen,
- den Straßenzug „Am Güterbahnhof“ als öffentliche Straßenverkehrsfläche,
- die östlich hieran anschließenden Flächen als Bahnanlagen,
- den zentralen öffentlichen Abwassersammler als Kanal.

Auf Basis einer zwischenzeitig erfolgten Entbehrlichkeitsprüfung wurden weite Teile der Bahnflächen entwidmet, die im rechtskräftigen Bebauungsplan noch als Bahnanlage dargestellt sind.



Wirksamer Flächennutzungsplan der Stadt Gießen



Rechtskräftiger Bebauungsplan G 1/04 „Bahnhofsvorplatz“

3.7 NATUR UND UMWELT

Im Jahr 2012 wurde für den Planbereich durch die Stadt Gießen eine „Biotopkartierung und faunistische Erhebung im Bereich des Güterbahnhofs in Gießen“ in Auftrag gegeben und im Januar 2013 mit Bericht durch das beauftragte Büro für Landschaftsanalyse, Wetzlar abgeschlossen. Das Gutachten kommt zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass der Untersuchungsraum durch die starke Überformung und Beeinträchtigung durch Störungen als weitgehend artenarm und wenig naturnah zu bewerten ist.

Im Hinblick auf geschützte Arten werden innerhalb des Gutachtens Vorkommen von Haussperlingen, Zauneidechsen und blauflügeligen Ödlandschrecken kartiert.

Hierbei ist festzustellen dass die Nachweise und geeigneten Lebensräume für Zauneidechsen und Ödlandschrecken im Bereich der heutigen Güterverladung zu finden sind.

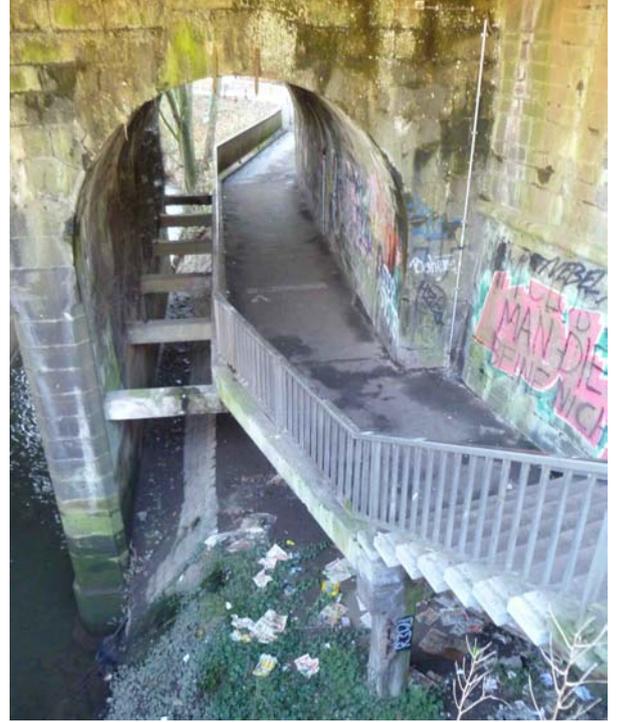


Nachweis von Zauneidechsen und Ödlandschrecken im Bereich der Güterverladung

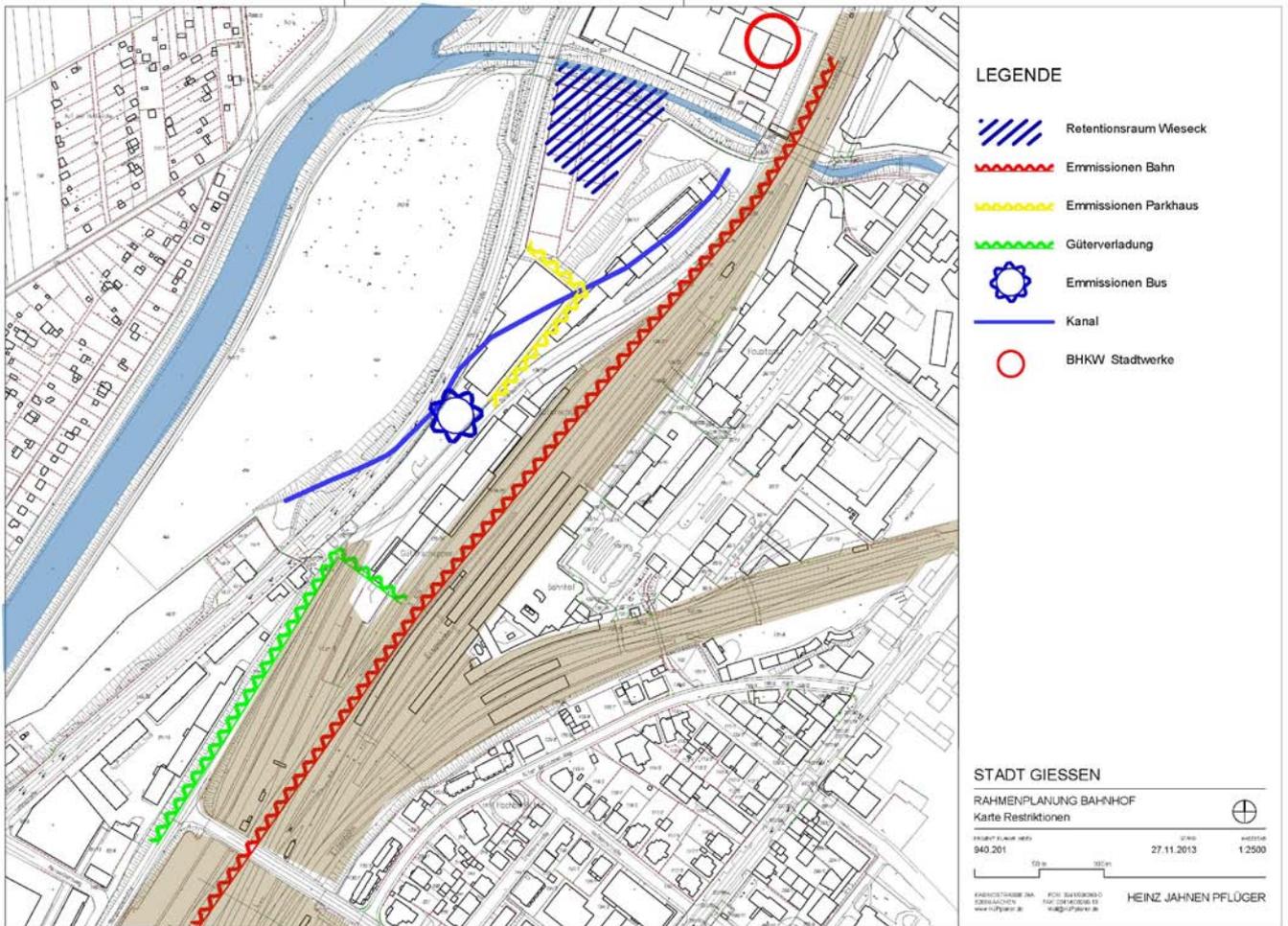
3.8 RESTRIKTIONEN

Die Analyse des Plangebietes ergibt neben Planungsvorgaben durch die Bauleitplanung oder anderer gesetzlicher Grundlagen eine Anzahl weiterer Restriktionen, die, wie folgt, zusammengefasst den weiteren Planungen zu Grunde zu legen und zu berücksichtigen sind:

- Den Retentionsraum (Überschwemmungsgebiet) der Wieseck,
- den Hauptabwasserkanal der Stadt Gießen der das Plangebiet in eine Tiefe von ca. 10 Meter unter Oberkante Terrain unterquert,
- Emissionen, ausgehend von den Bahnanlagen,
- Emissionen, ausgehend von den P&R-Anlagen,
- Emissionen, ausgehend von geplanten Bushalteinrichtungen,
- Emissionen, ausgehend von der Güterverladung,
- Emissionen ausgehend von einem Blockheizkraftwerk der Stadtwerke Gießen (SWG).



Treppenanlage Wieseckweg unter Bahnviaduk



Restriktionen im Plangebiet

4 ENTWICKLUNGSZIELE

Auf Grundlage der erarbeiteten Bestandsaufnahme sowie der städtebaulichen Analyse erfolgt die Formulierung grundsätzlicher Entwicklungsziele für die Themen Struktur, Verkehr, Freiraum, Nutzung und Stadtgestalt.

4.1 STRUKTURELLE ZIELE

Die vorhandene städtebauliche Struktur des Plangebietes orientiert sich derzeit am Verlauf vorhandener bzw. ehemals vorhandener Gleisanlagen. Außer dem Parkhaus weisen hier insbesondere als Lager- oder zum Warenumschlag genutzte Gebäude eine bahnverkehrliche Seite sowie eine straßenverkehrliche Seite auf.

Das auf der Stadtseite befindliche Bahnhofsgebäude birgt vergleichbare Attribute, zur Stadt orientierte repräsentative und fernwirksame Elemente wie den Bahnhofsturm mit Uhr im Schnittpunkt der Sichtachsen Bahnhofstraße und Friedrichstraße sowie nahwirksame Elemente wie die Eckbetonung am Haupteingang. Dem gegenüber steht eine eher sachlich und rational organisierte und gestaltete Struktur von Bahnsteigen und Verkehrswegen auf der Gleisseite des Bahnhofes.

Ziel der Planung ist es, bahnhofstypische und die Funktion des Bahnhofsgebäudes sowie des Vorplatzes als „Adresse“ und „Auftritt“ der Stadt unterstützende Strukturen zu organisieren. Hierzu gehören:

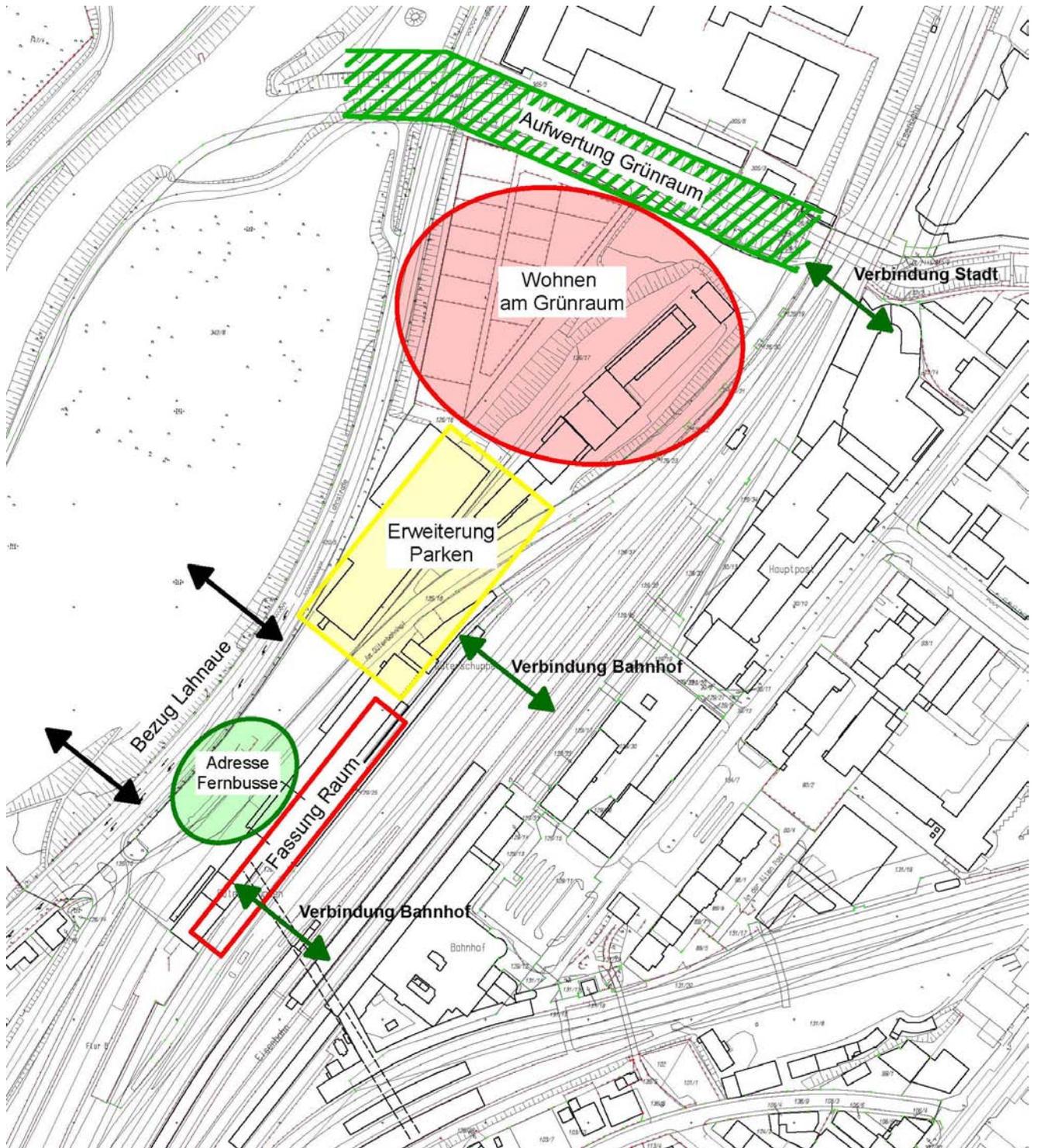
- Fernwirksame, in die angrenzenden Straßenräume wirkende städtebauliche Elemente,
- nachwirksame, den Bahnhofseingang betonende Elemente,
- adressbildende Elemente.

Als fernwirksames Element eignet sich u.a. eine Architektur, in der Nutzungen „gestapelt“ werden, wie Büro und Hotelbauten, und somit organisatorisch eine Höhenentwicklung zulassen.

Der Eingangsbereich des Bahnhofs „Lahnseite“ ist z. B. durch eine Hallenarchitektur oder eine Betonung der Dachlandschaft hervorzuheben, um selbst-erklärend zu wirken.

Als der Lahn zugewandter Stadtbereich unterscheidet sich der neue Bahnhofseingang deutlich vom der Stadt zugewandten historischen Bahnhofsvorplatz. Dies birgt die Chance, das Thema strukturell und formal zu besetzen und zwei unterschiedlich geprägte Vorplätze zu schaffen. So sollte dem gefassten, steinernen „Stadtplatz“ ein sich der Landschaft öffnender und hier hin mit Dlickbeziehungen sich öffnender „Grünplatz“ gegenüber stehen.

Der nördlich zwischen Parkhaus und Wieseck gelegene Planbereich bietet die Chance, eine Struktur zu entwickeln, die sich zur Bahn hin abschirmt um sich zur Lahn und Wieseck hin zu öffnen und somit das Potenzial dieser Landschaftsbereiche als eigene und quartiersprägende Qualität zu nutzen.



Entwicklungsziele

4.2 VERKEHRLICHE INFRASTRUKTUR

Die städtebauliche Entwicklung des Güterbahnhofbereichs Gießen mit den Nutzungsbausteinen P&R, Fernbusbahnhof, Bahnhofsvorplatz, Dienstleistung und Wohnen erfordert die Neuorganisation sowie den Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur. Das Plangelände ist derzeit über eine Zufahrt an die Lahnstraße angebunden, die neue Nutzungskonzeption erfordert die Schaffung von mehreren Zufahrten. Insbesondere ein mögliches Wohnquartier verlangt nach einer separaten Zufahrt zur Vermeidung von Fremd- und Fehlverkehren.

4.3 ÖPNV - FERNBUSLINIEN

Der gesamte Planbereich ist aufgrund seiner unmittelbaren Lage am Bahnhof und dem hier befindlichen Busbahnhof optimal an den ÖPNV angeschlossen. Entsprechend dem aktuellen Liniennetzplan der SWG wird der Bahnhofsvorplatz von den städtischen Buslinien 2; 5; 10; 15 und 24 sowie von regionalen Buslinien angefahren.

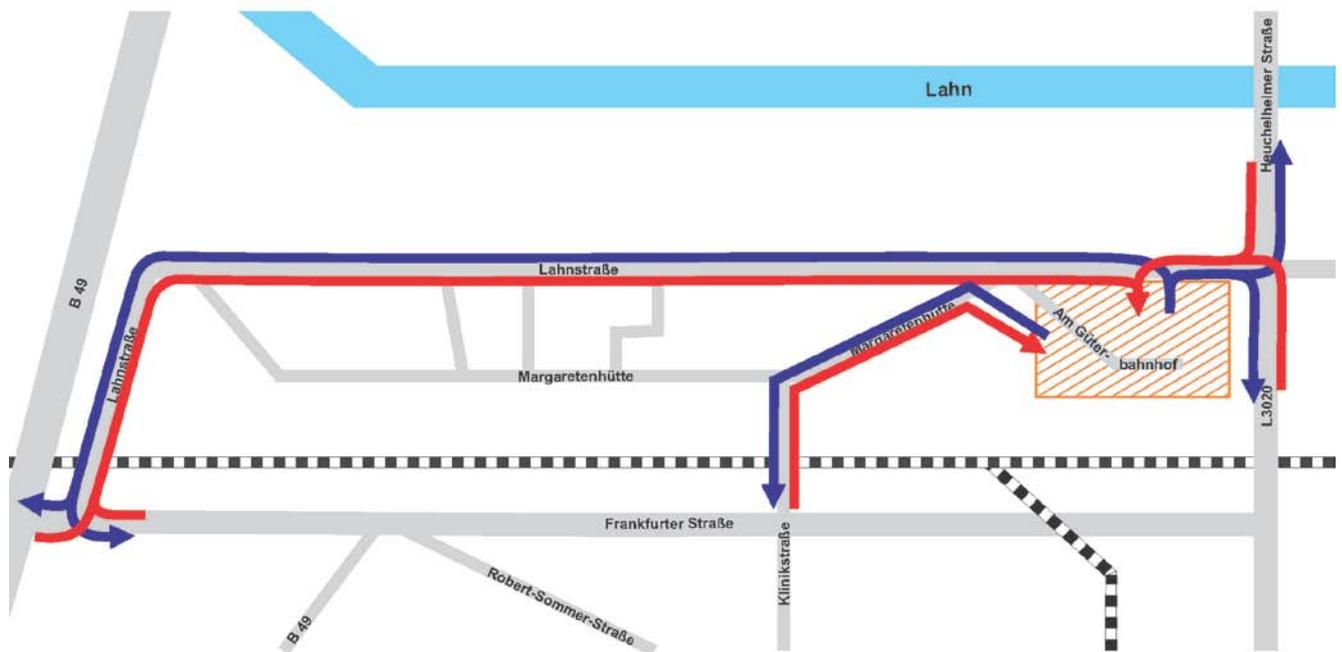
Als künftig westlicher Bahnhofsaustritt wird es möglich, dem Planbereich weitere Funktionen des ÖPNV zuzuordnen. So erscheint es ggf. sinnvoll, bestimmte Buslinien künftig von der leistungsfähigen und sehr gut an das überörtliche Verkehrsnetz angebundenen Westseite aus zu betreiben, um so die Bahnhofsstraße und die hier befindlichen Bushaltestellen zu entlasten.

Die derzeit bundesweit zu verzeichnende Zunahme bzw. Neuausweisung von Fernbuslinien führt auch in Gießen zu einer gesteigerten bzw. zusätzlichen Nachfrage nach geeigneten Haltestellenbereichen.

Derzeit wird in Gießen lediglich der Haltepunkt an der Licher Straße angefahren, eine Verknüpfung mit dem ÖPNV-Netz ist nicht gegeben. Ziel der Rahmenplanung ist es daher, im Plangebiet mit unmittelbarer Anbindung an die hier vorhandenen ÖPNV-Angebote Bussteiganlagen für Fernbuslinien einschließlich der zugehörigen Service-Angebote zu errichten.

4.4 P&R

Die im Planbereich vorhandenen P&R-Anlagen sind ausgelastet und bedürfen einer Erweiterung. Gemessen an der vorhandenen Frequentierung mit weit über 20.000 Nutzern der DB-Zugangebote ergibt sich nach bahninternen Berechnungsmethoden ein Bedarf von bis zu 4.000 Stellplätzen (20% der Nutzer). Derzeit können ca. 1.000 Stellplätze nachgewiesen werden. Ziel der Planung ist es daher, auf der gut erschlossenen Westseite des Bahnhofs weitere P&R-Anlagen auszuweisen.



Äußere Erschließung Plangebiet, aus: Durt Roos, Entwicklung Güterbahnhofsareal Gießen, Verkehrsplanerischer Fachbeitrag

4.5 FUSS- UND RADVERKEHR

Der Planbereich stellt mit der vorhandenen Fußgängerbrücke zum Parkhaus sowie dem Fußweg entlang der Wieseck schon heute eine wichtige Verknüpfung zwischen den östlich gelegenen Stadtbereichen und dem Lahnuferebereich dar.

Der Weg entlang der Wieseck wird mit seinem heutigen Ausbau weder funktional (Treppe) noch gestalterisch seiner Bedeutung gerecht. Er bietet sich daher an, als durchgehender barrierefreier Fuß- und Radweg ausgebaut zu werden, um so eine auch für Radfahrer verbesserte Verbindung zwischen den Stadtbereichen und den Lahnuferebereichen herzustellen.

Durch die Verlängerung der vorhandenen Bahnsteigunterführung zur westlichen Bahnseite wird erstmals ein westlicher Bahnhofseingang erschlossen. Hierdurch entstehen neue Nutzungsmöglichkeiten sowie Möglichkeiten zur Entzerrung der bahnhofsbezogenen Verkehre.

Eine Verlängerung der Bahnsteigunterführung in östlicher Richtung mit direktem Zugang /Aufzug zum „Alten Wetzlarer Weg“ erscheint im Hinblick auf eine behindertengerechte Erschließung aus östlicher Richtung und den hier befindlichen klinischen Einrichtungen sinnvoll, bietet doch die vorhandene Verbindung in Verlängerung der Friedrichstraße und der hier befindlichen historischen Rampenanlage nur bedingten Komfort für Behinderte. Es bleibt jedoch zu beachten, dass der Ausbau dieser Verbindung lediglich für Bahnkunden einen direkten Vorteil darstellen würde. Wegebeziehungen vom Alten Wetzlarer Weg oder der Friedrichstraße zu den Busangeboten auf den Bahnhofsvorplatz bleiben unberücksichtigt.

Es ist daher zu empfehlen, die bestehende Fußgängerbrückenanlage barrierefrei zu ertüchtigen.

4.6 FREIRAUMPLANERISCHE ZIELE

Aus der unmittelbaren Lage des Planbereiches zu den Naturräumen der Lahn und der Wieseck erwächst das Ziel, die jeweiligen Bereiche miteinander zu verknüpfen.

Im Bereich des künftigen Bahnhofsvorplatzes mit dem sich zur Lahnaue öffnenden Landschaftsraum wird das Ziel verfolgt, einen „grünen“ Platz zu entwickeln, der den Übergang in die Landschaft verkörpert. Hierüber hinaus sollte der unmittelbare Hangbereich zwischen Lahnstraße und Lahnaue in die Konzeption einbezogen werden. Es bietet sich an, hier eine Gastronomie mit Außenbewirtschaftung zu platzieren, die sowohl den räumlichen Abschluss des Platzes zu Landschaft als auch als „Stadtbalkon“ einen attraktiven Blick in den Landschaftsraum bietet.

Im nördlichen Planbereich wird das Ziel verfolgt, die hier befindlichen Landschaftsbereiche der Wieseck in den Planbereich „hineinzuziehen“, um so den Naturraum der Wieseck aufzuweiten. Der angrenzende Planbereich des geplanten Wohngebietes wird durch den Einbezug von „Wasser“ aufgewertet und erhält einen eigenständigen und unverwechselbaren Charakter.

4.7 NUTZUNGSSTRUKTURELLE ZIELE

Die derzeitige Nutzung des nördlichen Planbereiches mit minderwertigen Lager- und Logistikzwecken nutzt das aufgrund der gegebenen Lage vorhandene Potenzial nicht aus.

Die nutzungskonzeptionelle Struktur sieht hier aufgrund der gegebenen (Wohn-)Umfeldqualität die Entwicklung eines Wohnquartiers vor.

Die im mittleren Planbereich vorhandenen bahnaffinen Nutzungen wie P&R werden nicht durch eine entsprechende Umfeldgestaltung als „Stadteingang“ oder „Auftritt“ begleitet.

Die Konzeption sieht hier vor allem den Ausbau und die Weiterentwicklung der vorhandenen Nutzungen wie P&R vor. Die Erweiterung des bestehenden Parkhauses mit direkter Anbindung an den vorhandenen Fußgängersteg ist durch die gegebene Nachfrage begründet. Begleitet durch eine entsprechende Gestaltung entspricht dieser Bereich so künftig der aufgrund seiner Lage bevorzugten Funktion.

Die im südlichen Planbereich vorhandenen verkehrlichen sowie zumeist leer stehenden baulichen Anlagen können nur als ungestaltete Zwischennutzung betrachtet werden.

Strukturelles Ziel der künftigen Entwicklung des südlichen Planbereiches ist daher die Einbindung des Planareals in den Nutzungsmix eines neu organisierten Bahnhofseingangs „Lahnseite“ mit ergänzenden Nutzungen wie reisorientiertem kleinem Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Beherbergung sowie ergänzenden Nutzungen.

4.8 STADTGESTALTERISCHE ZIELE

Der Planungsbereich Güterbahnhof Gießen ist derzeit stark durch die ehemals gewerbliche Nutzung geprägt. Ansätze einer Gestaltungsgrundlinie sind nicht vorhanden.

Aus Sicht der Rahmenplanung sind bei der Definition gestalterischer Ziele folgende Standortmerkmale grundlegend zu beachten:

- Die Lage an der Bahn sowie die künftige Funktion des Bereiches als Zugang zur Bahn für abfahrende Reisende / Zugang zur Stadt für ankommende Reisende,
- die Lage am Lahnufer als künftiger räumlicher Abschluss und Übergang zwischen Stadt und Landschaft.

Aufgrund der Lage an der Bahn wird einerseits die Ausbildung eines räumlichen Abschlusses zu den angrenzend zu entwickelnden Wohnstandorten erwartet, dem gegenüber steht jedoch insbesondere im Bahnhofsbereich die Erwartung, dass eine charaktervolle Architektur entsteht, die sich zur Bahn und den hier Reisenden „zeigt“.

Die Funktion als Eingang / Schwelle zwischen Bahn und Stadt erfordert die Ausbildung einer „Adresse“ als „Auftritt“ der Stadt. Hier entsteht eine neue Chance für Gießen, sich stadtgestalterisch zu definieren und ein eigenständiges Profil zu entwickeln.

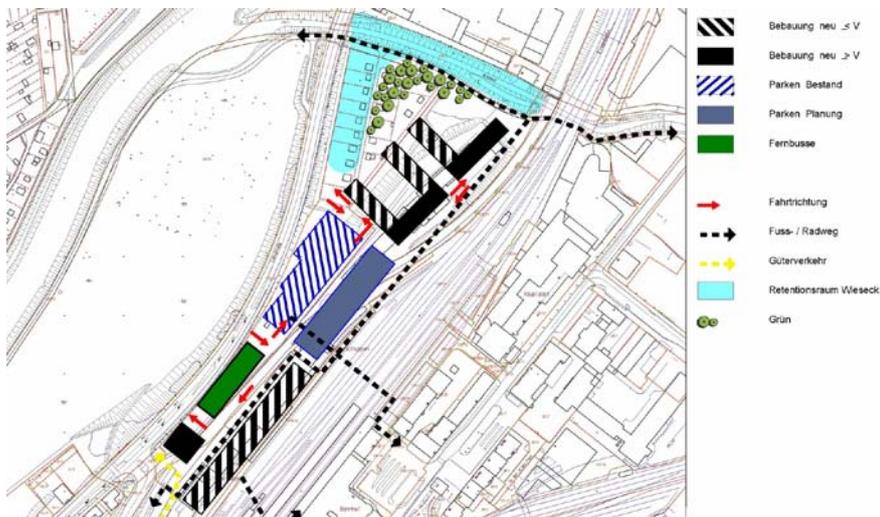
Analog zur städtebaulich-architektonischen Komposition des bestehenden historischen Bahnhofs erfordert ein neues Eingangsensemble auf der Lahnseite des Bahnhofs eine Kombination aus fernwirksamem, höhenbetontem Element und nahwirksamem, auf den Eingang hindeutendem, der Nahorientierung dienendem Element. Das bestehende historische Bahnhofsgebäude erfüllt diese Anforderung durch den im Schnittpunkt der Straßenachsen der Bahnhofstraße und Friedrichstraße positionierten Uhrenturm als fernwirksames Element sowie der Rotunde über dem Eingang zur Bahnhofshalle als nahwirksamem Element.

Die Lage am Lahnufer lässt stadtgestalterisch die Thematisierung von landschaftsplanerischen Elementen erwarten und birgt die Chance, dies zum zentralen Thema des lahnseits gelegenen Bahnhofsvorplatzes zu machen.

5 STÄDTEBAULICHE KONZEPTPLANUNG

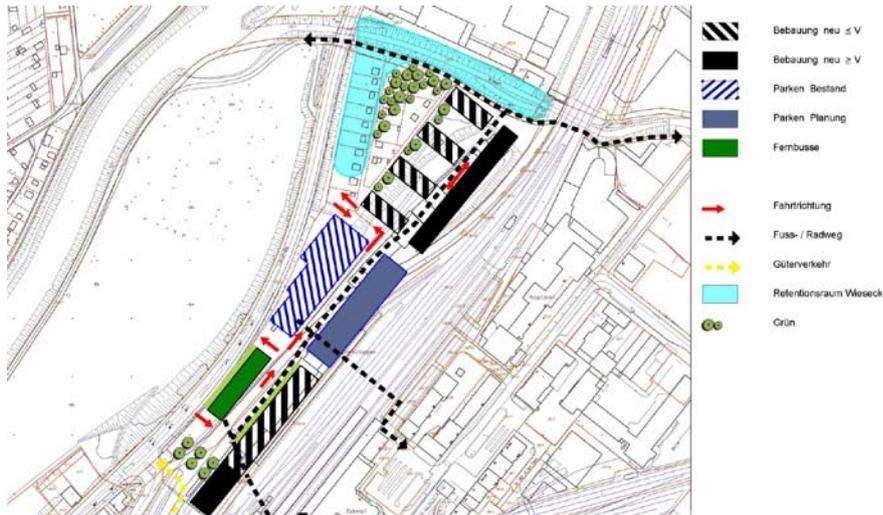
5.1 VARIANTENPLANUNG

Als Basis für eine Entscheidungsfindung erfolgt die Konzeptplanung zunächst als Variantenplanung. Hierbei werden grundsätzlich unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt und anschließend im Rahmen einer Nutzwertanalyse vergleichend gegenüber gestellt. Auf Basis des Ergebnisses der Analyse erfolgt in einem weiteren Schritt die Ausarbeitung eines „Syntheseentwurfs“ unter Berücksichtigung und Einbeziehung der getroffenen Erkenntnisse.



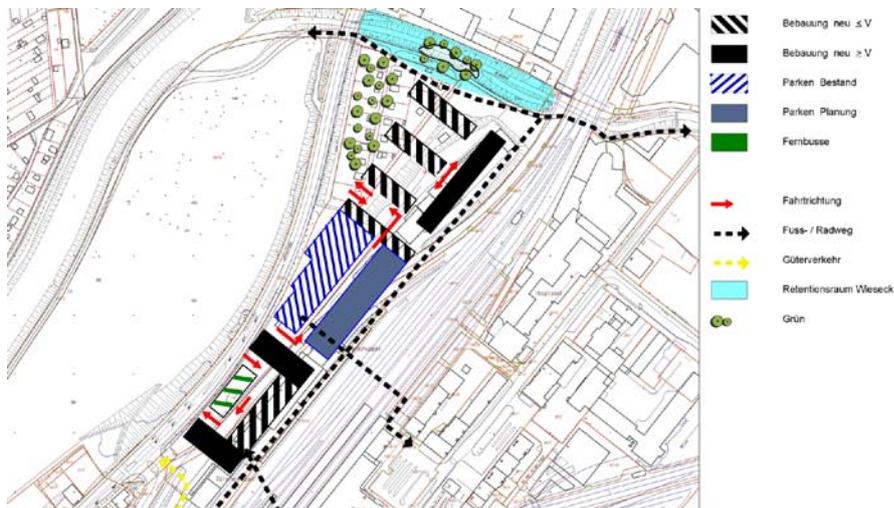
5.1.1 Variante A

Variante A entwickelt entlang der westlichen Gleislage eine Raumkante mit Baukörpern zum Abschluss des Vorplatzes, als Erweiterung der bestehenden Parkhausanlage sowie im nördlichen Bereich als sich zur Lahnaue öffnendem Wohnbaukörper. Der entwickelte Bahnhofsvorplatz wird nach Süden durch einen überhohen Solitärbaukörper abgeschlossen. Der Retentionsraum der Wieseck bleibt unbebaut. Die Fußwegeverbindung zwischen Vorplatz und Wieseckrandweg erfolgt parallel zur westlichen Gleislage. Aufgrund deutlicher Schwächen bei der Quartiersbildung sowie der Massstäblichkeit scheidet Variante A aus.



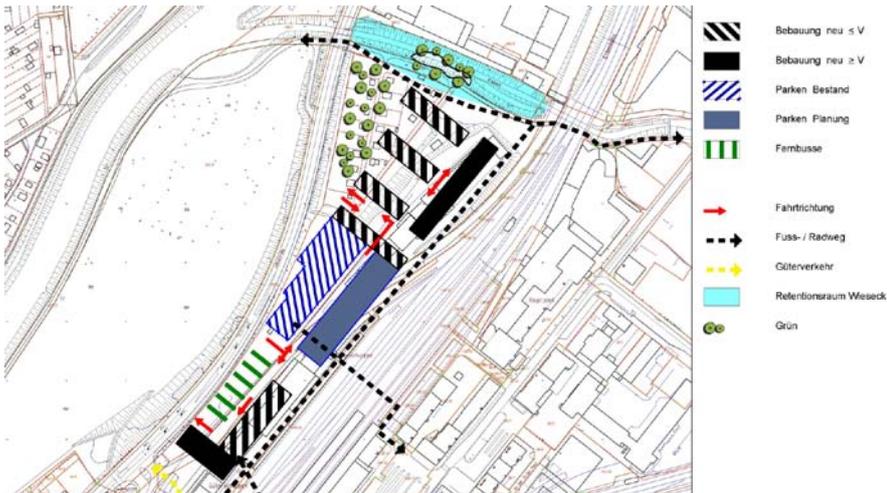
5.1.2 Variante B

Variante B entwickelt ebenfalls eine abschließende Raumkante entlang der westlichen Gleislage. Im Unterschied zu Variante A erfolgt der südliche Abschluss des Vorplatzes durch Höhenbetonung des südlichen Kopfbaues. Die Baukörperbildung des nördlichen Wohnquartiers wird kleinteiliger und somit, der Umgebung angepasst, maßstablicher konzeptioniert. Die Fußwegeverbindung zwischen Vorplatz und Wieseckrandweg erfolgt in Mittenlage des Quartiers. Insbesondere aufgrund mangelnder Flexibilität der Erschließung scheidet Variante B aus.



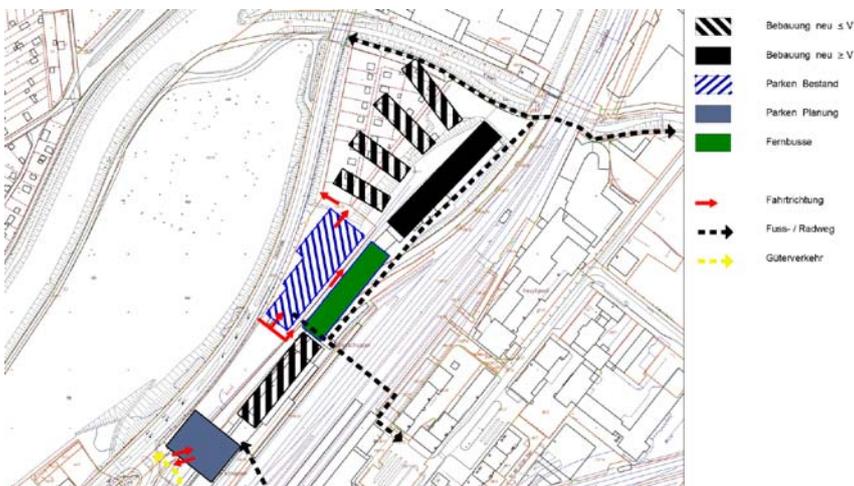
5.1.3 Variante C 1

Die räumliche Fassung des Vorplatzes erfolgt nach Süden und Norden jeweils durch einen höhenbetonten Baukörperriegel. Die nördlich gelegene Wohnbebauung nimmt Teile des Retentionsraums der Wieseck in Anspruch, als Ausgleich erfolgt eine Aufweitung des Wiesecklaufs. Dem Parkhaus wird nach Norden ein Gebäuderiegel vorgestellt. Eine mangelhafte Maßstablichkeit der Bebauung sowie Defizite bei der gewählten Nutzung der Teilbereiche führen zum Ausschluss von Variante C1.



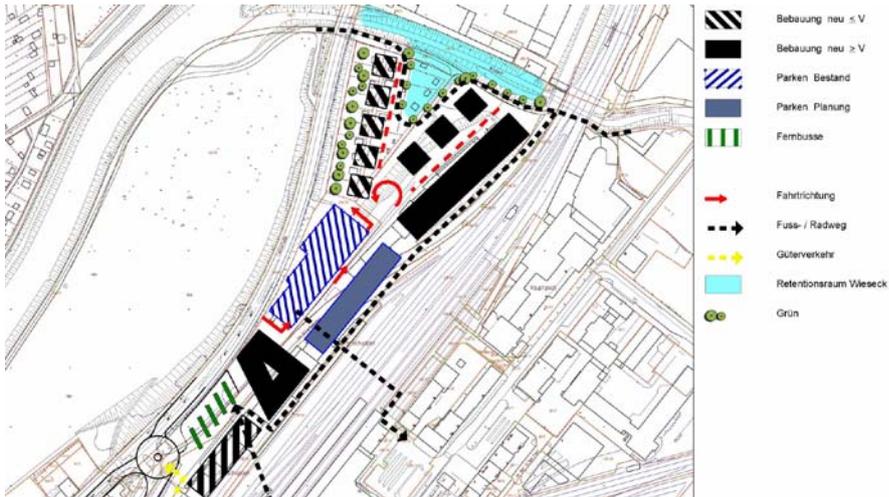
5.1.4 Variante C 2

Aufbauend auf Variante C1 erfolgt keine Planänderung im mittleren sowie im nördlichen Planbereich. Lediglich der südlich gelegene Bahnhofsvorplatz erhält eine konzeptionelle Änderung die Verkehrsführung sowie die Organisation des räumlichen Abschlusses betreffend. Hier wird auf eine Verbauung der südlichen Parkhausseite verzichtet, und der Abschluss bzw. die städtebauliche Akzentuierung des neuen Bahnhofszugangs erfolgt durch einen südlich gelegenen Baukörper mit mittlerer Höhe. Trotz verbessertem südlichem Raumabschluss scheidet Variante C2 aufgrund mangelhafter Massstäblichkeit und Nutzung im nördlichen Planbereich aus.



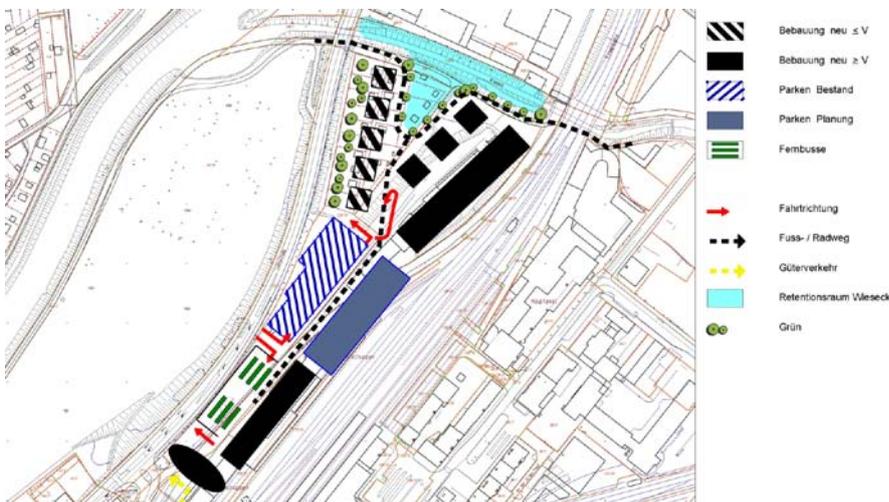
5.1.5 Variante D

Variante D verfolgt das Ziel, eine Erweiterung des Parkplatzangebotes durch die Errichtung eines separaten Parkhauses am südlichen Plangebietsrand zu erreichen. Hiermit wird das Ziel verfolgt, die aus nördlicher bzw. südlicher Richtung anfahren den Parksuchverkehre vor dem neuen Bahnhofsvorplatz „abzufangen“ und so Verkehre im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zu vermeiden. Die zwischen bestehendem Parkhaus und angrenzenden Gleisanlagen gelegenen Flächen werden als Fernbusbahnhof genutzt. Hierdurch bleibt der neue Bahnhofsvorplatz von Busverkehr weitgehend unberührt und kann vor allem repräsentative Aufgaben übernehmen. Die mangelhafte städtebauliche Raumbildung führt zum Ausschluss von Variante D.



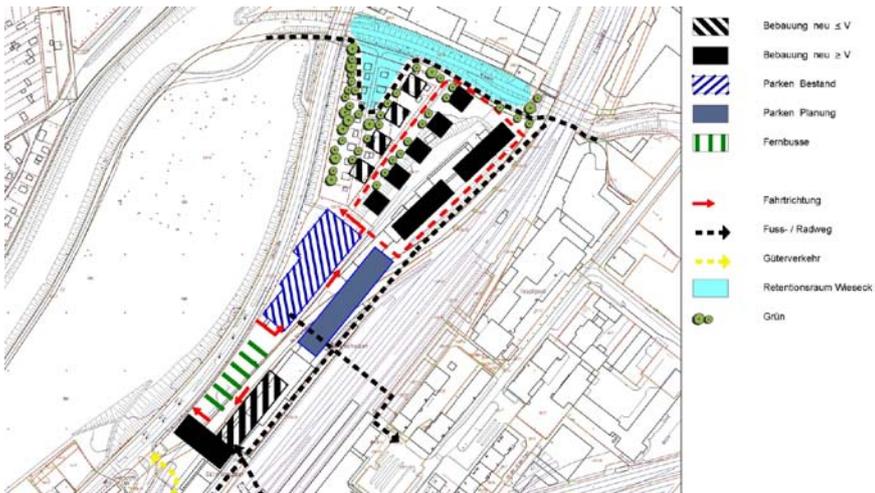
5.1.6 Variante E 1

Variante E 1 öffnet das nördlich gelegene Wohnbaugebiet zur Wieseck hin und zieht den Wasserlauf als landschaftsplanerisches Element ins Plangebiet. Ein Gebäuderiegel zur Bahn schafft Schallschutz für die nach Westen anschließend linear aufgereihten Solitärbaukörper. Entlang der Lahnstraße wird der räumliche Abschluss durch eine Reihe von Stadtvillen geschaffen. Als örtliche Kompensation für die nunmehr überbauten Retentionsflächenanteile der Wieseck findet eine Abgrabung des Wieseckbettes statt. Der südlich gelegene Bahnhofsvorplatz wird zum Parkhaus hin durch einen vorgestellten Baukörper proportioniert und betont. Insbesondere der nördliche Planbereich von Variante E1 wird für die Erarbeitung des Synthesekonzeptes übernommen.



5.1.7 Variante E 2

Aufbauend auf Variante E1 wird bei Variante E2 der räumliche Abschluss des Bahnhofsvorplatzes nach Süden durch einen formprägnanten Baukörper geschaffen. Die Verknüpfung der Planteilbereiche wird durch die Entwicklung eines zentralen Verbindungskorridors für Radfahrer und Fußgänger deutlich gestärkt. Die Überbetonung des südlichen Raumabschlusses führt zum Ausschluss von Variante E2.



5.1.8 Variante E3

Im Unterschied zu den Varianten E1 – E3 erfolgt die Einbeziehung der Wieseck in das nördliche Plangebiet entlang der Lahnstraße. Hierbei wird der in den vorgenannten Varianten geschaffene Landschaftsraum als Abstandsfläche zwischen Lahnstraße und angrenzend neuer Wohnbebauung genutzt. Für die Erarbeitung des Synthesekonzeptes wird die Teilplanung des südlichen Planbereiches übernommen.

5.2 VARIANTENVERGLEICH

Innerhalb eines Variantenvergleichs werden die 8 Varianten als Nutzwertanalyse vergleichend gewertet. Basierend auf den Kriterien:

- Anbindung an die Innenstadt,
- Soziale Sicherheit Viadukt,
- Soziale Sicherheit (Bahn) – Unterführung,
- Quartiersbildung,
- Quartiersimage,
- Silhouette / Höhenstaffelung,
- Massstäblichkeit Bebauung,
- Lage ZOB / Fernbusbahnhof,
- Organisation ZOB / Fernbusbahnhof,
- Anbindung ZOB / Lahnstraße,
- Lage Parkhauserweiterung,
- Erschließung Parkhaus,
- Räumlicher Abschluss Bahnhofsvorplatz,
- Nutzungszuordnung,
- Integration Retentionsraum Wieseck,
- Qualität Freiflächen Wohngebiet,

- Nutzung Grundstücke Bereich Güteranlagen,
- Erschließung Güteranlieferung,
- Orientierung,

erfolgt zunächst eine Wichtung der Einzelkriterien und anschließend eine Wertung.

Das gewichtete Ergebnis ergibt eindeutige Vorteile für alle E-Varianten. Innerhalb dieser Varianten schneidet Variante E1 mit der besten Wertung ab.

Gießen Rahmenplanung Güterbahnhof
Strukturkonzepte

Kriterium	Wichtung	Variante															
		A		B		C1		C2		D		E1		E2		E3	
		Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht
Anbindung innenstadt	10,00%	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	1	0,1	0	0	1	0,1
soziale Sicherheit Viadukt	5,00%	1	0,05	1	0,05	1	0,05	1	0,05	1	0,05	1	0,05	1	0,05	2	0,1
soziale Sicherheit Unterführung	5,00%	2	0,1	2	0,1	2	0,1	2	0,1	2	0,1	0	0	2	0,1	2	0,1
Quartiersbildung	10,00%	0	0	1	0,1	1	0,1	1	0,1	-2	-0,2	2	0,2	2	0,2	2	0,2
Quartiersimage	10,00%	1	0,1	2	0,2	1	0,1	1	0,1	-1	-0,1	2	0,2	2	0,2	2	0,2
Silouhette / Höhenstaffelung	10,00%	1	0,1	1	0,1	2	0,2	1	0,1	-1	-0,1	2	0,2	2	0,2	2	0,2
Masstäblichkeit Bebauung	5,00%	-1	-0,05	-1	-0,05	-2	-0,1	-2	-0,1	-2	-0,1	0	0	0	0	2	0,1
Lage ZOB	2,00%	1	0,02	1	0,02	1	0,02	1	0,02	-1	-0,02	1	0,02	1	0,02	1	0,02
Organisation ZOB	2,00%	1	0,02	0	0	1	0,02	2	0,04	0	0	1	0,02	2	0,04	2	0,04
Anbindung ZOB Lahnstraße	2,00%	1	0,02	1	0,02	0	0	1	0,02	-1	-0,02	2	0,04	1	0,02	1	0,02
Lage P-Haus Erweiterung	5,00%	2	0,1	2	0,1	2	0,1	2	0,1	-2	-0,1	2	0,1	2	0,1	2	0,1
Erschließung P-Haus	5,00%	1	0,05	-2	-0,1	2	0,1	1	0,05	-1	-0,05	2	0,1	1	0,05	1	0,05
räumlicher Abschluss Vorplatz	2,00%	2	0,04	1	0,02	2	0,04	1	0,02	-1	-0,02	1	0,02	1	0,02	1	0,02
Nutzungsanordnung	5,00%	1	0,05	1	0,05	1	0,05	1	0,05	-1	-0,05	1	0,05	1	0,05	2	0,1
Integration Retentionsraum Wieseck	5,00%	1	0,05	2	0,1	2	0,1	2	0,1	-1	-0,05	2	0,1	2	0,1	2	0,1
Nutzung Grundstück Bereich Güteranl.	5,00%	-2	-0,1	1	0,05	-2	-0,1	-2	-0,1	-2	-0,1	-2	-0,1	1	0,05	1	0,05
Erschließung Güteranlieferung	2,00%	2	0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04	2	0,04
Orientierung	10,00%	1	0,1	1	0,1	2	0,2	1	0,1	-1	-0,1	2	0,2	2	0,2	2	0,2
Summe	100,00%	16		17		19		17		-11		22		25		30	
gewichtetes Ergebnis		0,79		1		1,12		0,89		-0,72		1,34		1,44		1,74	

Wertung:

voll erfüllt = 2

erfüllt = 1

neutral = 0

nicht erfüllt = -1

kontraproduktiv = -2

5.3 EMPFEHLUNG

Auf Grundlage des gewichteten Vergleichsergebnisses wird Variante E1 der weiteren Planung zu Grunde gelegt. Die Analyse der Einzelergebnisse zeigt, dass Variante E3 den besseren räumlichen Abschluss des Bahnhofsvorplatzes birgt. Auf dieser Basis erfolgt die Erarbeitung eines Syntheseentwurfs als Optimierung von Variante E1 unter Verwendung besser bewerteter Bausteine der alternativ entwickelten Varianten.

6 VERKEHRLICHE KONZEPTPLANUNG

6.1 VARIANTENPLANUNG

Als Basis für eine Entscheidungsfindung erfolgt die Konzeptplanung zunächst als Variantenplanung. Hierbei werden grundsätzlich unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt und anschließend im Rahmen einer Nutzwertanalyse vergleichend gegenüber gestellt. Auf Basis des Ergebnisses der Analyse erfolgt in einem weiteren Schritt die Ausarbeitung eines „Syntheseentwurfs“ unter Berücksichtigung und Einbeziehung der getroffenen Erkenntnisse.

6.1.1 Variante A

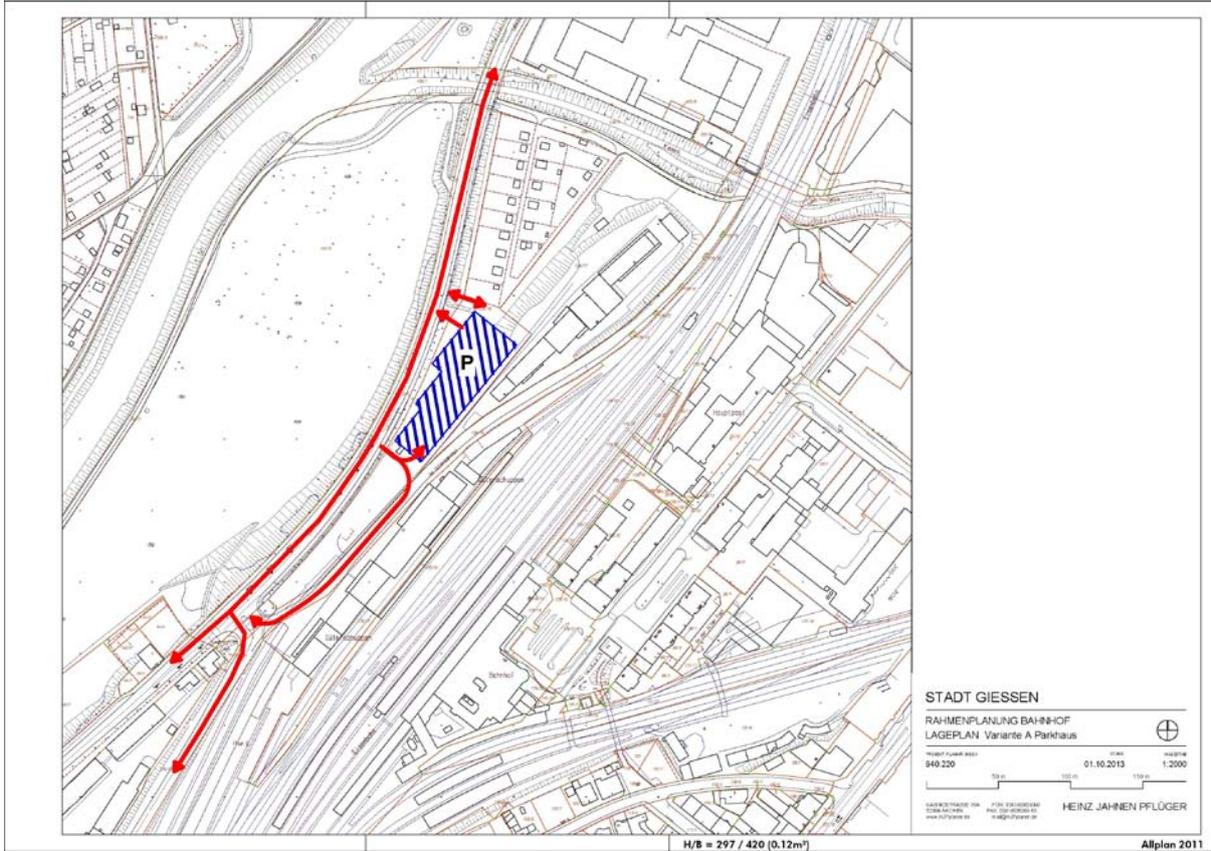
Aufbauend auf der bestehenden Erschließung des Parkhauses sowie der P&R Anlage erfolgt die Zufahrt zum Parkhaus sowie zum Vorplatz unter Nutzung der bestehenden Linksabbiegespur direkt von der Lahnstraße aus. Die Abfahrt vom Vorplatz erfolgt als Einmündung auf die Margaretenhütte. Die bestehende Parkhausausfahrt bleibt erhalten. Das nördlich geplante Gebiet erhält eine eigene Zufahrt nördlich anschließend an das Parkhaus.

Aufgrund von absehbaren Konflikten im Ausfahrtsbereich Parkhaus/Zufahrtsbereich Wohnquartier wird Variante A bei der weiteren Planung nicht berücksichtigt.

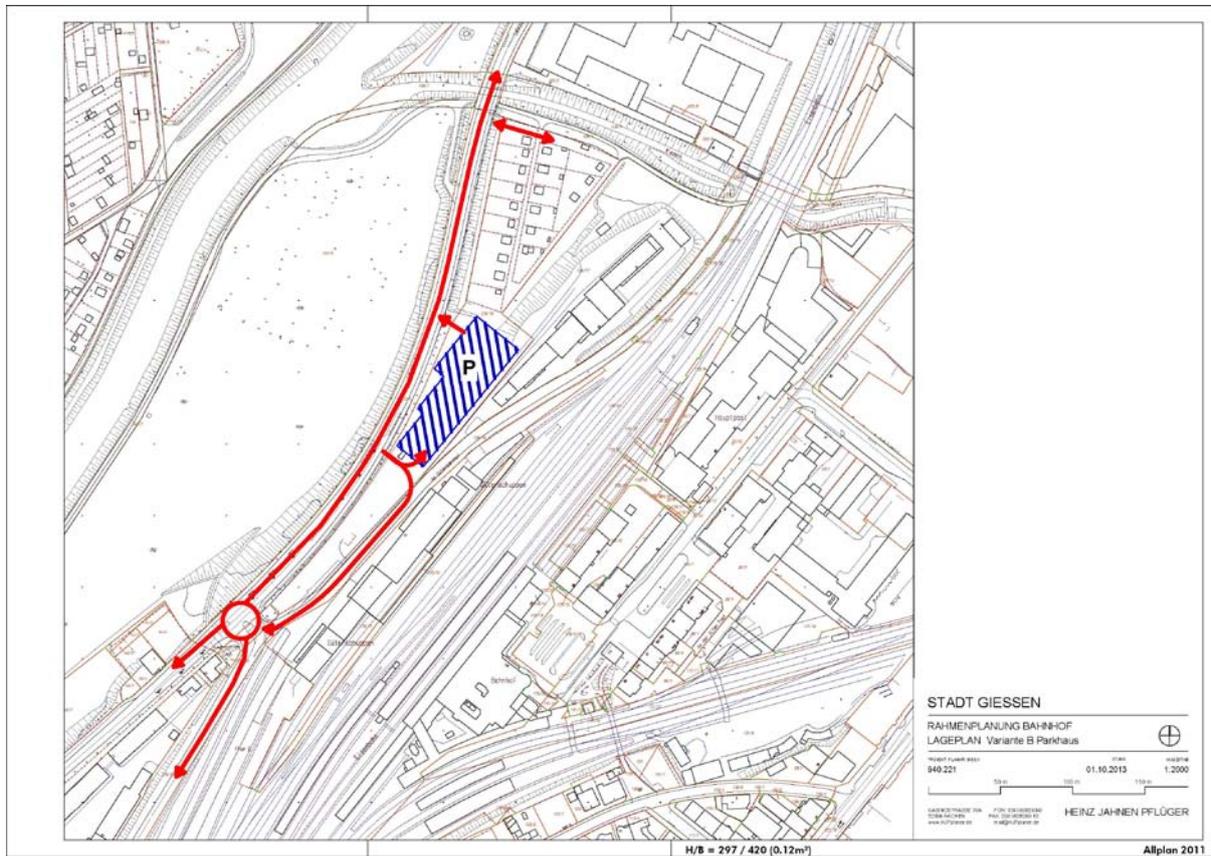
6.1.2 Variante B

Die Zufahrtssituation zum Parkhaus sowie dem neu geschaffenen Vorplatz bleibt im Vergleich zu Variante A unverändert. Die Abfahrt vom Bahnhofsvorplatz erfolgt in Variante B als großer Kreisverkehrsplatz mit den hier angeschlossenen Straßen Lahnstraße und Margaretenhütte. Das nördlich geplante Wohngebiet erhält eine eigene Zufahrt im Anschlussbereich zur Wiebecke.

Die topografisch ungünstige Lage der Zufahrt zum nördlichen Planbereich sowie die aufgrund von sich kreuzenden Verkehren unbefriedigende Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz führen zum Ausschluss von Variante B.



Variante A



Variante B

6.1.3 Variante C

Durch die Errichtung von drei Kreisverkehrsplätzen werden die Zu- und Abfahrten zum Plangebiet zusammengefasst. Hierbei dient der mittlere Kreisverkehr aus Gründen der eindeutigen Orientierung lediglich als Zufahrtspunkt zum Parkhaus und dem Bahnhofsvorplatz. Der südlich gelegene Kreisverkehrsplatz im Schnittpunkt von Lahnstraße und Margaretenhütte wickelt die abfließenden Verkehre des Bahnhofsvorplatzes ab, der nördlich gelegene Kreisverkehrsplatz dient der Erschließung des Wohngebietes sowie dem Verkehrsabfluss aus dem Parkhaus.

Die großzügige Organisation der Zufahrtsbereiche als Kreisverkehrsplätze erzeugt hohe Herstellungskosten. Aufgrund mangelhafter Wirtschaftlichkeit scheidet Variante C aus.

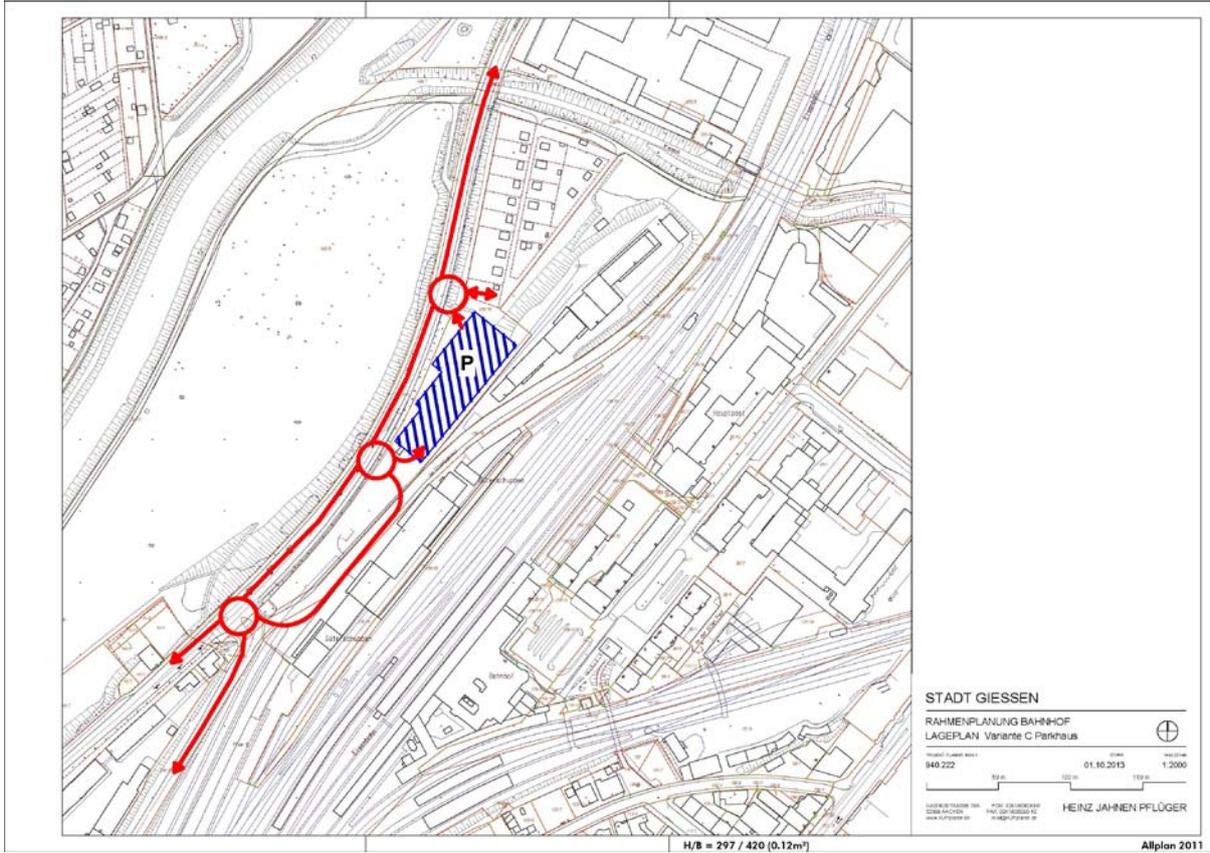
6.1.4 Variante D

In Variante D wird die Zu- und Abfahrt des Parkhauses auf den Bereich des Bahnhofsvorplatzes zusammengefasst. Zur Entflechtung dieser Verkehre, der Vermeidung von sich kreuzenden Verkehrsströmen sowie einer eindeutigen Orientierung erfolgt die Organisation einer zentralen Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz von einem großen Kreisverkehrsplatz im Schnittpunkt der Lahnstraße mit der Margaretenhütte aus. Diese Zufahrtsorganisation erlaubt die Zuordnung verschiedener Zufahrtsgassen zur Bahnhofsvorfahrt, dem projektierten Kopfgebäude (ggf. Bordinghaus / Hotel) sowie den Bus- und Fernbusbahnsteigen.

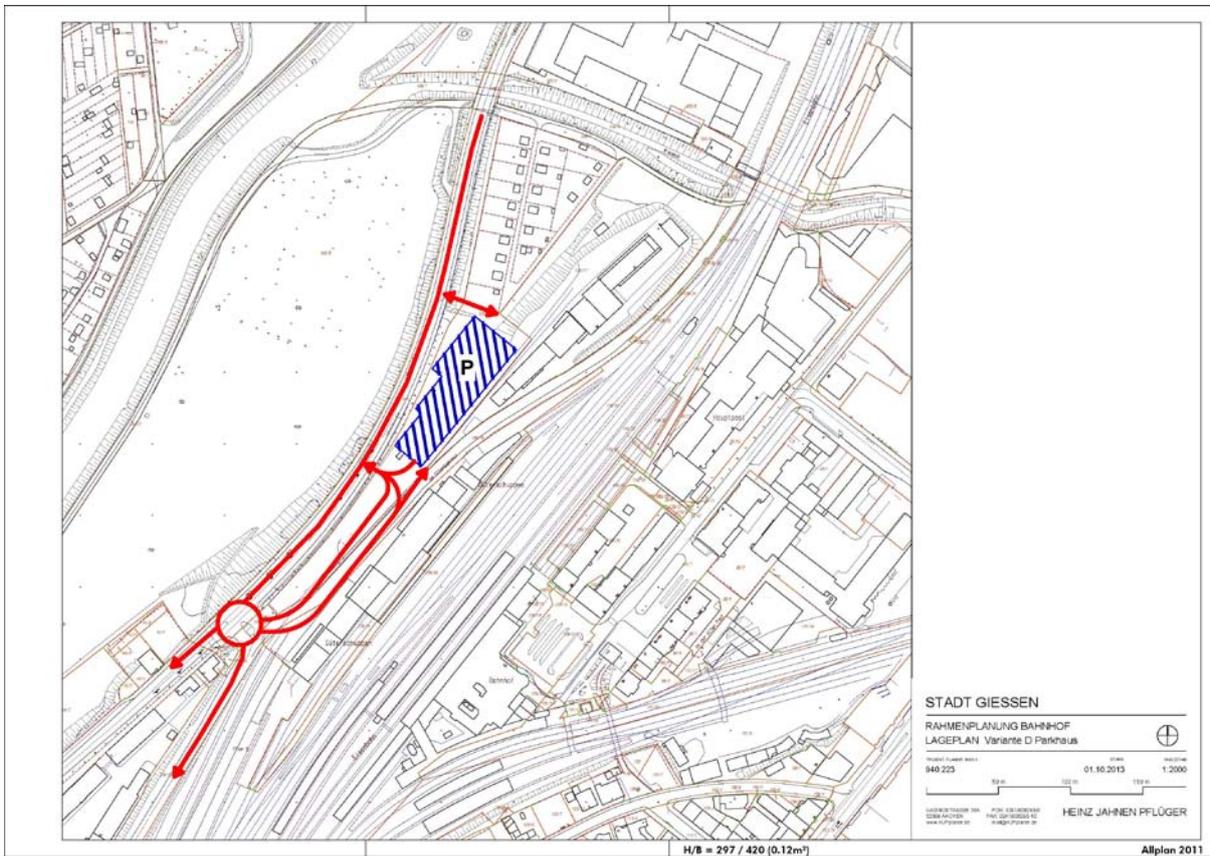
Die Abfahrt vom Bahnhofsvorplatz erfolgt ebenfalls zentral im Bereich der heutigen Zufahrt und ermöglicht die Abfahrt in jede Richtung.

Das nördlich geplante Wohnquartier erhält eine eigene Erschließung als Einmündung auf die Lahnstraße direkt nördlich angrenzend an das Parkhausgebäude.

Aufgrund der überzeugenden verkehrlichen Lösungsansätze gepaart mit großer Wirtschaftlichkeit wird Variante D der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt.



Variante C



Variante D

6.2 VARIANTENVERGLEICH

Innerhalb eines Variantenvergleichs werden die 4 Varianten als Nutzwertanalyse vergleichend gewertet. Basierend auf den 13 gewählten Kriterien erfolgt eine Wertung.

Ohne Wichtung betrachtet schneidet Variante D am besten ab. Die gewählten Kriterien werden im Mittel überdurchschnittlich gut erfüllt.

Bei einer Wichtung der Kriterien und hier insbesondere des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit wird deutlich, dass bei Variante D der hohe Zielerfüllungsgrad gepaart mit der großen Wirtschaftlichkeit das beste Ergebnis generiert.

6.3 VERKEHRSGUTACHTEN

Parallel zur Erarbeitung der Rahmenplanung wurde durch das Ingenieurbüro Durth-Roos, Darmstadt ein Verkehrskonzept für den Planbereich erarbeitet, dessen grundlegende Erkenntnisse Eingang in die Rahmenplanung gefunden haben.

Aufbauend auf den städtebaulichen Entwurf der Rahmenplanung wurde die hierbei entwickelte Erschließungssystematik hinsichtlich ihrer Machbarkeit sowie die Leistungsfähigkeit geprüft. Hierbei wurde festgestellt, dass die innerhalb der Rahmenplanung getroffene Vorzugsvariante uneingeschränkt umsetzbar ist.

Im Hinblick auf die übergeordnete Erschließung wird festgestellt, dass der Knotenpunkt Lahnstraße / Heuchelheimer Straße-Gabelsberg nahezu ausgelastet ist. Die bestehenden Reserven reichen zunächst aus, um erste Bauabschnitte zu realisieren. Die Gesamtrealisation der Rahmenplanung erfordert jedoch den Ausbau des Kreuzungsbereichs.

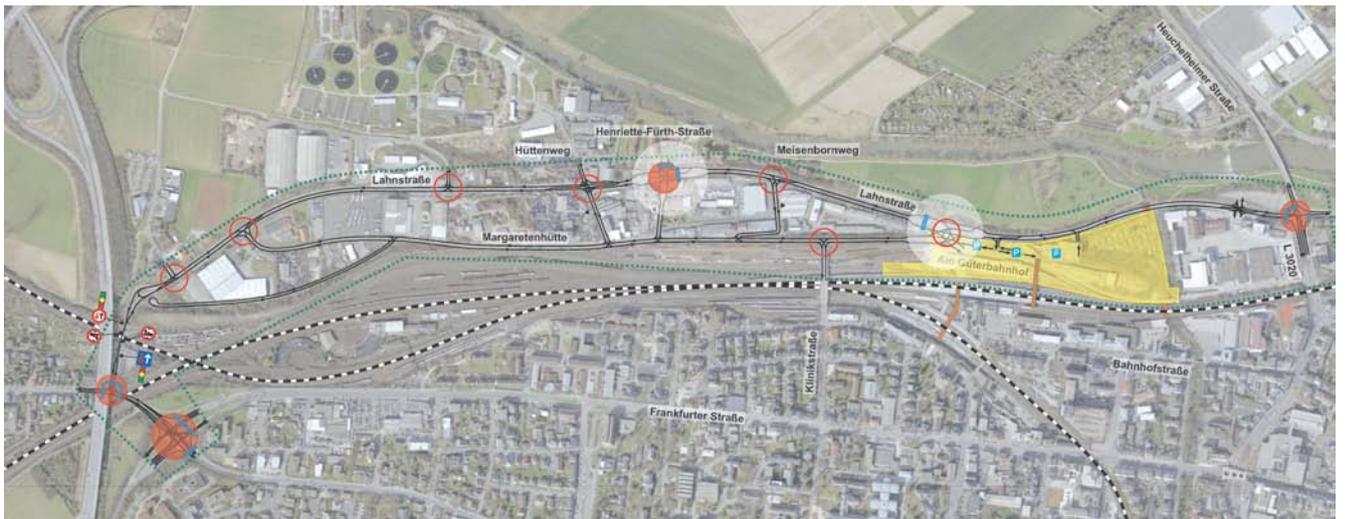
6.4 EMPFEHLUNG

Auf Basis des Variantenvergleichs erfolgt die Empfehlung, die Erschließung des neu zu entwickelnden Güterbahnhofsquartiers aufbauend auf Variante D zu organisieren.

Gießen Rahmenplanung Güterbahnhof
Erschließung Bahnhofsvorplatz

Kriterium		Wichtung Variante							
		A		B		C		D	
		Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht	Wert	Wicht
Erschließung nördliches Wohnquartier	10%	0	0	1	0,1	2	0,2	2	0,2
Verkehrskonflikte Vorplatz/Wohnen	10%	-2	-0,2	2	0,2	0	0	2	0,2
Zufahrt Vorplatz	5%	0	0	0	0	2	0,1	2	0,1
Zufahrt ZOB	5%	0	0	0	0	2	0,1	2	0,1
Zufahrt P Haus	5%	0	0	0	0	2	0,1	1	0,05
Abfahrt Vorplatz	5%	-1	-0,05	2	0,1	2	0,1	1	0,05
Abfahrt P Haus	5%	0	0	0	0	0	0	1	0,05
Abfahrt ZOB	5%	-1	-0,05	2	0,1	2	0,1	1	0,05
Eindeutigkeit / Orientierung	10%	0	0	1	0,1	1	0,1	2	0,2
Wenden in Zufahrtsrichtung	5%	1	0,05	2	0,1	2	0,1	2	0,1
keine Kreuzende Verkehre	10%	-1	-0,1	0	0	2	0,2	2	0,2
Beachtung Topografie	5%	0	0	0	0	0	0	0	0
Wirtschaftlichkeit	20%	1	0,2	0	0	-2	-0,4	2	0,4
	100%								
Wertung		-3	0,05	7	0,4	13	0,5	16	1,3

voll erfüllt = 2
erfüllt = 1
neutral = 0
nicht erfüllt = -1
kontraproduktiv = -2



aus Durth Roos: Entwicklung Güterbahofareal Gießen; Verkehrsführungsplan

7

SYNTHESEKONZEPT

Aufbauend auf die Ergebnisse des Variantenvergleichs erfolgt die Erarbeitung des Synthesekonzeptes als städtebaulicher Entwurf.

7.1 ERSCHLIESSUNG

Entsprechend dem Ergebnis der dargestellten Untersuchung unterschiedlicher Erschließungsvarianten erfolgt die Erschließung bzw. Anbindung an das vorhandene Straßennetz auf Basis von Variante D.

Neben der Betrachtung der Erschließung für KFZ und Busse stellt die Berücksichtigung der Vernetzung und Vervollständigung des Fuß- und Radwegenetzes einen wesentlichen Inhalt der Planung dar.

Die Planung sieht vor, den vorhandenen Fußweg entlang der Wieseck auszubauen und so insbesondere für Radfahrer durchgängig nutzbar zu machen (siehe auch Kap. 7.14).

Die gegebene Frequentierung des Wieseckrandweges auch als direkte Verbindung zwischen den Stellplatzangeboten im Güterbahnhofsgebiet und der nahegelegenen Innenstadt erfordert eine Berücksichtigung dieser Wegebeziehungen.

Die Rahmenplanung sieht eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Bahnhofsvorplatz und Wieseckrandweg als zentral geführte Trasse vor. Durch ein Abrücken der geplanten Parkhauserweiterung entsteht ein Raumkorridor, der neben Belichtungs- und Belüftungsfunktionen für die Parkhausbauten genutzt wird, um eine Fuß- und Radwegetrasse aufzunehmen.

7.2 WOHNQUARTIER

Der Entwurf des Wohnquartiers orientiert sich an folgenden Zielen:

- Entwicklung eines schallschützenden Baukörperes zur Bahn,
- Öffnung des Quartiers zur attraktiven Lahnseite,
- Baukörperstellung „auf Lücke“ mit Sicht zur Lahnaue,
- Einbezug der Wieseck als prägendes Element,
- Ausbildung Bebauung entlang der Lahnstraße.

Ausgehend von diesen Zielen entwickelt sich entlang der Bahn eine Bebauung, welche die von der Bahn ausgehenden Emissionen abschirmt und „ruhige“ Bebauungslagen in westlicher Richtung generiert.

So wird es möglich, im Zentrum des neuen Quartiers allseits gut belichtete Solitärbauten zu errichten, die einen Blickbezug zwischen der „Schallschutzbebauung“ entlang der Bahn und dem westlich gelegenen Landschaftsraum ermöglichen.

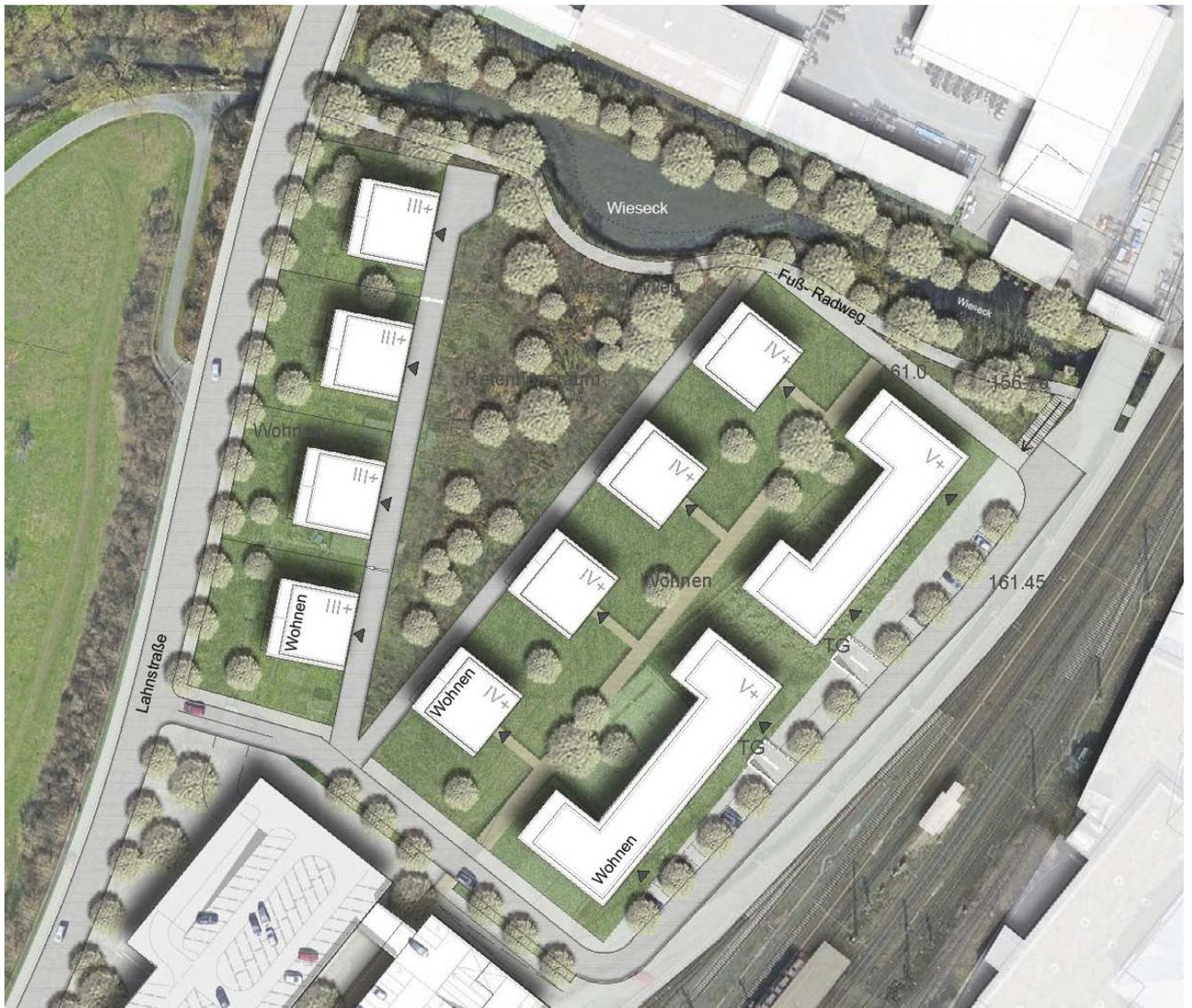
Die gewählte Bebauungsstruktur entlang der Lahnstraße wurde ebenfalls unter dem Aspekt des Erhalts von Blickbeziehungen aus der Quartiersmitte zur Lahnaue und den sich hier anschließenden Landschaftsräumen gesetzt. Die Anhebung der Erdgeschosszone dieser Bebauung um ca. 1 Meter über das Niveau der Lahnstraße erzeugt attraktive, weil lärmgeschützte, sowie nicht einsehbare Freiraum- und Erdgeschosszonen und hebt das Erdgeschoss über die kritische Hochwassermarkte (HQ 100). Es wird vorgeschlagen, die hierbei entstehenden Keller- bzw. Untergeschossbereiche als Kellergaragen zu nutzen.

In Variante 2 wird die Anzahl der punktförmigen Baukörper (Stadt villen) von jeweils 5 auf 4 reduziert. Die hierdurch entstehenden größeren Geschossebenen ermöglichen eine flexiblere Grundrissorganisation. So wird neben der Schaffung von Einraumwohnungen auch die Realisation von Mehrraumwohnungen in den Baukörpern möglich. Letztendlich dient diese Flexibilisierung der Grundrisse einer stärkeren Differenzierung des Wohnungsangebotes und somit der Nachhaltigkeit und sozialen Stabilität des neuen Quartiers.

Auf Basis dieser abwägenden Gegenüberstellung wird vorgeschlagen, Variante 2 der weiteren Bearbeitung zu Grunde zu legen.



Wohnquartier Variante 1, Plan genordet



Wohnquartier Variante 2, Plan genordet

7.3 HÖHENENTWICKLUNG WOHNQUARTIER

Die Planung sieht vor, die Bebauung entlang der Lahnstraße entsprechend der angrenzend vorhandenen Bebauung des Parkhauses sowie der Gebäude der Stadtwerke mit 3 Vollgeschossen zuzüglich Staffelgeschoß auszuführen. Aufgrund der sehr differenzierten topografischen Ausgangssituation und dem Ziel, das Erdgeschoss der straßenbegleitenden Bebauung um ca. 1 Meter über das Niveau der Lahnstraße anzuheben, wird vorgeschlagen, die Höhenentwicklung dieser Baukörper differenziert zu betrachten und im anstehenden Bauleitverfahren absolute Höhen für jeden einzelnen Baukörper festzusetzen. Diese Festsetzungen sollten Angaben zur Höhe der Oberkante Fertigfußboden Erdgeschoss ebenso enthalten wie Höhenfestsetzungen zur Brüstung der Attika des obersten Vollgeschosses als auch zur absoluten Höhe des Staffelgeschosses.

Nur so kann planerisch gesichert werden, dass sich die für die Stadtansicht überaus wichtigen neuen Baukörper entlang der Lahnstraße in die Höhenentwicklung der angrenzenden Bestandsbaukörper einfügen.

Ausgehend von der Gesamtbetrachtung der Höhenentwicklung angrenzender Baukörper stellt die Rahmenplanung die Baukörper entlang der Bahnanlagen als 5geschossig mit zusätzlichem Staffelgeschoss dar. Hierdurch wird dem Ziel, durch diese Baukörper eine Schallschutzfunktion für die westlich angrenzend geplanten Solitärbauekörper zu erzeugen, entsprochen. Gleichzeitig findet eine Vermittlung zwischen den unterschiedlichen Höhen des gegenüber der Bahnanlagen befindlichen Postgebäudes sowie punktförmig geplanten Bebauung im neuen Wohnquartier statt.

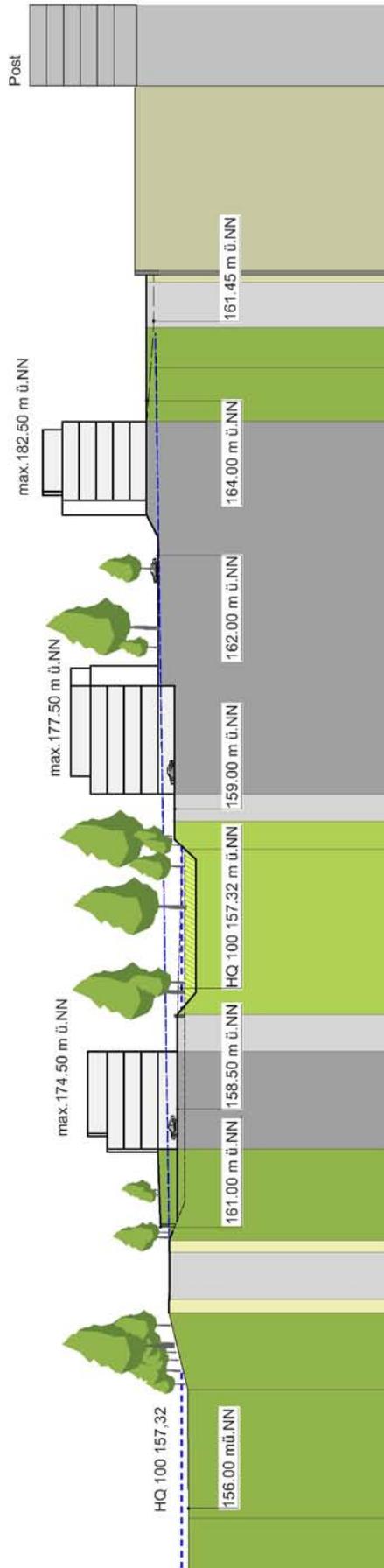
Die im zentralen Plangebiet entwickelten mittigen Solitärbauekörper werden mit 4 Vollgeschossen zuzüglich Staffelgeschoss dargestellt. Die Lage dieser Baukörper auf einer bestehenden Hangkante gebietet es im folgenden Bauleitverfahren absolute Höhen festzusetzen. Hierdurch wird einerseits eine harmonische Höhenstaffelung vom Siedlungsrand zum Hauptsiedlungskörper sichergestellt, sowie ggf. eine abweichende Realisierung von nutzbaren Geschossen möglich.

7.4 PRIVATE STELLPLÄTZE

Der Nachweis erforderlicher Stellplatzanlagen für die Wohnbebauung erfolgt für die geplanten Solitärgebäude entlang der Lahnaue als Kellergaragen. Aufgrund der gegebenen topografischen Verhältnisse wird vorgeschlagen, den Stellplatznachweis für die geplante Wohnbebauung entlang der Bahn sowie im zentralen Bereich des Wohnquartiers als gemeinschaftlich organisierte und genutzte Tiefgarage zu organisieren. Hierüber hinaus wird es möglich, einen zu definierenden Anteil der nachzuweisenden Stellplätze innerhalb der geplanten Parkhauserweiterung nachzuweisen.

Der Stellplatznachweis für die geplante Randbebauung des Bahnhofsvorplatzes kann aufgrund der unmittelbaren räumlichen Nähe ebenfalls im neu geplanten Parkhaus nachgewiesen werden.

Höhenentwicklung Wohnquartier



7.5 PARKHAUS - P&R

Die vorhandene P&R-Anlage zwischen Bahnanlagen und Lahnufer wird neu organisiert und deutlich erweitert. Hierbei hält der neu konzipierte Bahnhofsvorplatz Behindertenstellplätze, Kurzzeitstellplätze sowie Flächen für Kiss&Ride in unmittelbarer Nähe zum Eingang der Unterführung bereit. Zusätzlich können einige bewirtschaftete Stellplätze auf dem Bahnhofsvorplatz ausgewiesen werden.

Das bestehende Parkhaus mit ca. 430 Stellplätzen wird erweitert und in seiner Kapazität deutlich erhöht. Innerhalb der Rahmenplanung wird eine Erweiterung um bis zu 700 Stellplätze dargestellt.

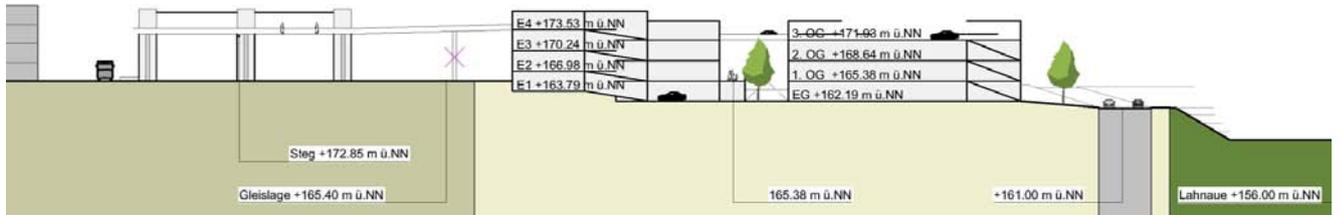
Die Zufahrt zu dem bestehenden Parkhaus sowie der Parkhauserweiterung erfolgt ausschließlich über den neu organisierten Bahnhofsvorplatz. Die Platzierung der Zufahrtsrampe innerhalb der „Fuge“ zwischen bestehendem und neu geplante Parkhaus erlaubt sowohl eine gemeinsame als auch eine getrennte Bewirtschaftung der Parkhäuser. Hiermit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass zum Zeitpunkt der Erstellung der Rahmenplanung noch keine Erkenntnisse über eine künftige Organisationsform zum Betrieb der Parkhäuser vorliegt.

Die Ausfahrt aus dem neu organisierten Parkhauskomplex erfolgt in Zukunft ebenfalls in der „Fuge“ zwischen den beiden Parkhäusern zum neuen Bahnhofsvorplatz hin und von hier aus auf den Straßenzug Lahnufer. Diese Erschließungsorganisation bietet Gewähr für eine eindeutige Orientierung und hält P&R-Verkehre vom nördlich geplanten Wohnquartier fern.

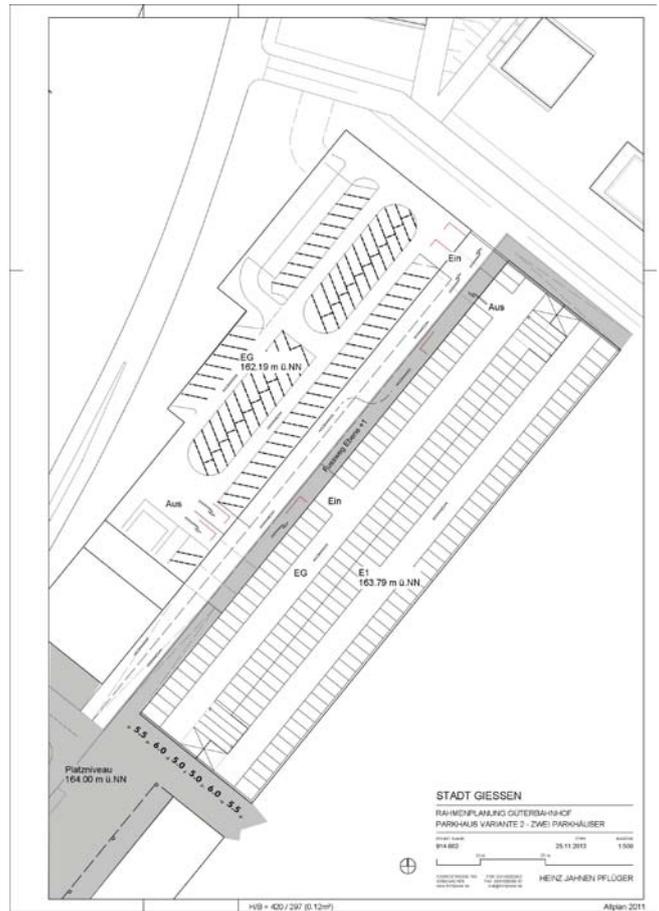
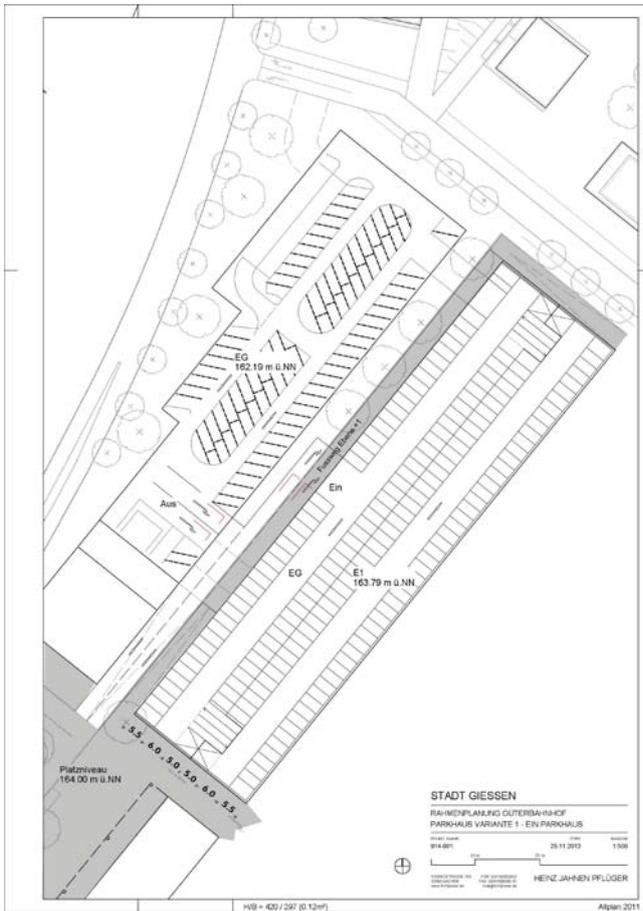
7.6 FUSSGÄNGERSTEG

Die Analyse der bestehenden Steganlage hat ergeben, dass dieser funktional notwendig, jedoch stark sanierungsbedürftig ist. Durch die Konzeption der Parkhauserweiterung wird die Länge der Steganlage um ca. 40 Meter verkürzt.

Es wird vorgeschlagen, den Steg im Zuge der Parkhauserweiterung zu sanieren bzw. durch eine Erneuerung des Brückenelements zwischen Parkhauserweiterung und Treppenabgang Bahnsteig 4/5 zu erneuern.



Schnitt Parkhaus – Parkhauserweiterung - Parkhaussteg



Stellplatzorganisation und Erschließung Parkhaus und Parkhauserweiterung

Variante: 1 Betreiber

Variante: 2 Betreiber

7.7 BAHNHOFSVORPLATZ

Die Planung des Bahnhofsvorplatzes verfolgt das Ziel, eine zunächst nutzungsneutrale freiraumplanerische Gestaltung zu schaffen, die alle funktionalen Anforderungen ohne Änderung des Gestaltungsgrundkonzeptes zulässt. Das entwickelte Bandmuster spiegelt zunächst seine Funktion als Markierung unterschiedlicher Funktionsbereiche (Funktionsstreifen) für Fahrverkehre, Wartebereiche, Stellplatzanlagen und Fußgängeranlagen wieder. Hierbei sind Ausstattungselemente wie Unterstände, Beleuchtung, Haltestellen usw. eingestellt und ordnen sich dieser Struktur unter. Das gewählte Bandmuster gewährt als Struktur eine große Flexibilität im Hinblick auf Anordnung und Dimensionierung von verkehrlichen Funktionsflächen sowie erforderlichen Ausstattungselementen.

7.8 FERNBUSBAHNHOF

Die Rahmenplanung schlägt vor, die Terminals für Fernbusse im Platzbereich entlang der Lahnstraße auszuweisen. Hierbei wird vom zentralen Kreisverkehrsplatz eine vom Individualverkehr getrennte, gemeinsame Zufahrt für Linienbusse und Fernbusse organisiert und ausgewiesen.

Insgesamt werden für Fern- und Linienbusse bis zu 6 Halteplätze gleichzeitig nachgewiesen.

Die Organisation des Platzes als Bandstruktur weist die Busse in eindeutige Fahrgassen mit beidseitigen Aufstellflächen für Reisende / Gepäck. Die spezielle Ausstattung der Reisebusse sowie Einstiegshöhe macht die Errichtung von Borden entbehrlich, so dass in diesem Platzbereich lediglich Aufkantungen von 1- 2 cm zur Wasserführung erforderlich werden. So bleibt der Gesamtbereich barrierefrei und kann je nach Nachfragesituation flexibel für die unterschiedlichen Buslinien vorgehalten werden.

Als Witterungsschutz sowie zu Aufnahme von Informationsanlagen, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung und Abfallbehältern usw. wird die Errichtung von überdachten Wartebereichen vorgeschlagen. Baulich sind diese Anlagen in die Gesamtkonzeption zu integrieren.

Aufgrund der gewählten Bandstruktur wird es möglich, den Haltestellenbereich für Busse abschnittsweise zu realisieren.

7.9 LINIENBUSSE

Südöstlich angrenzend an den Fernbusbereich wird planerisch eine Aufstellspur mit Seitenbereich für Linienbusse nachgewiesen. Die hier geplanten Hochborde (Busbahnsteigborde) gewährleisten einen barrierefreien bzw. – reduzierten Zustieg zu den Bussen und verhindern ungewollte Überfahrten von Individualverkehren in diesen Bereich. Die Zufahrt zum Linien- und Fernbusbahnhof erfolgt, wie in Kap. 7.8 dargestellt, über eine separate Ausfahrt vom Kreisverkehr.

Die Ausstattung der Linienbushaltestellen bildet zusammen mit dem für Fernbusse ein einheitliches Gestaltungskonzept.

7.10 KURZZEITPARKER, KISS & RIDE

Die unmittelbar an der neu geplanten Randbebauung gelegene Fahrspur für den Individualverkehr erschließt seitlich angeordnete Aufstellflächen für Kurzzeitparker sowie für Kiss & Ride -Verkehre.

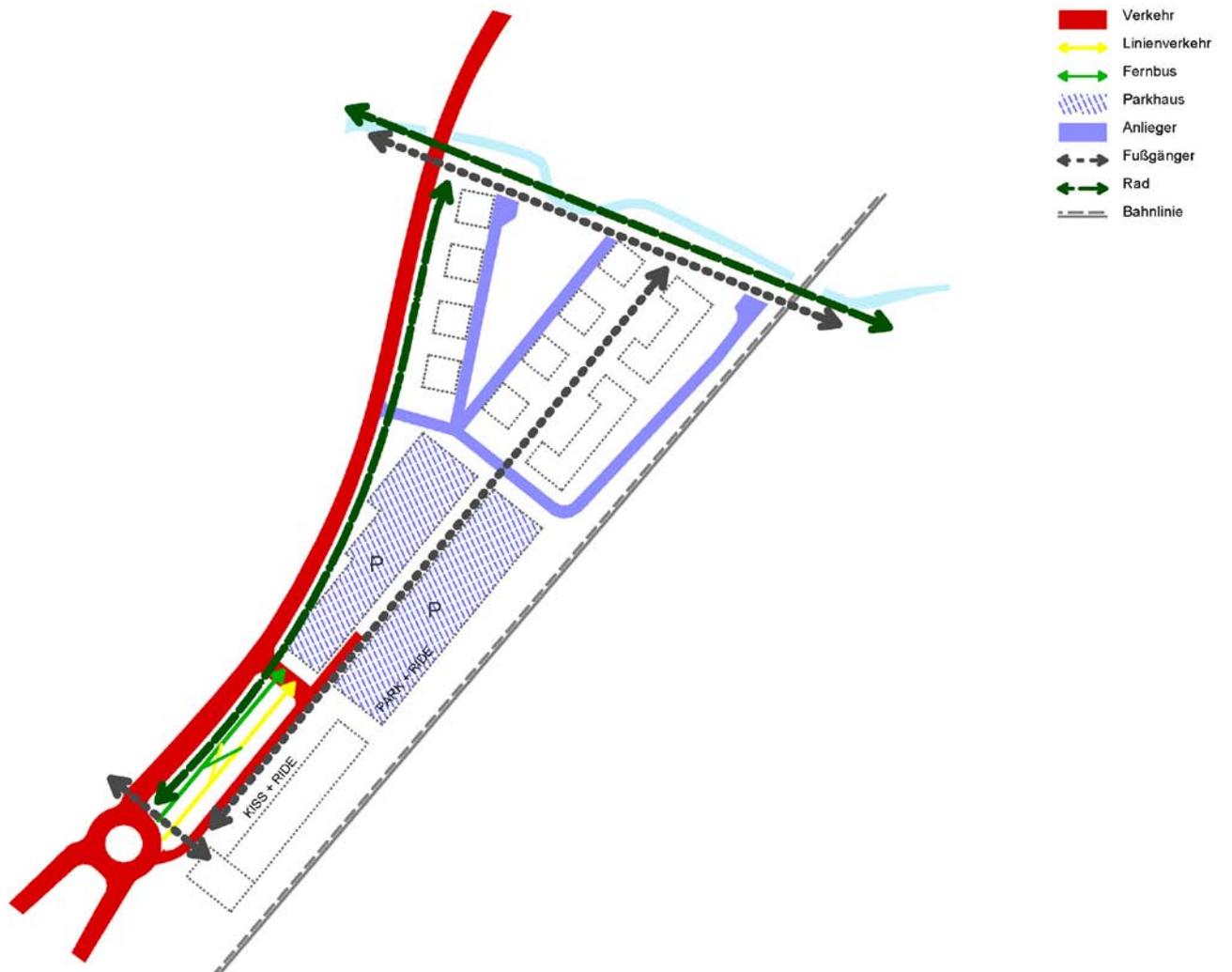
Hierbei wird die Fahrbahnbreite mit 5 Metern so dimensioniert, dass ein Vorbeifahren an wartenden bzw. rangierenden Fahrzeugen ermöglicht wird.

7.11 TAXEN / SHUTTLE

Gemeinsam mit dem Individualverkehr nutzen Taxi- und Shuttle – Angebote die dem Bahnhofszugang angelagerte Fahrspur samt Seitenbereich. Die Länge der Gesamtanlage erlaubt eine separate Ausbildung und ggf. Markierung dieser Nutzung.

7.12 BIKE & RIDE

Innerhalb der Planung des neuen Parkhauskomplexes ist vorgesehen im Erdgeschossbereich Fahrradabstellanlagen mit unmittelbarer Anbindung an die angrenzenden Radwege entlang der Lahnstraße unterzubringen.



Erschließungssystem

7.13 **RANDBEBAUUNG BAHNHOFSVORPLATZ**

Die Randbebauung des neuen Bahnhofsvorplatzes wird als raumabschließender Riegel zwischen Gleisanlagen und Platz entwickelt. Nach Süden abschließend endet der 4-geschossige Baukörper in einem bis zu 22 Meter hohen Endpunkt als Merkzeichen des neuen Bahnhofseingangs. Im Wechselspiel mit der gegenüber gelegenen historischen Bahnhofsanlage samt Uhrenturm entsteht ein Ensemble aus historischer und zeitgenössischer Bahnhofsarchitektur.

Als Nutzung des Baukörperriegels wird neben reisebezogenem Einzelhandel Dienstleistung und Gastgewerbe vorgeschlagen. Hierbei bietet sich der südlich geplante, turmartige Gebäudeteil zur Aufnahme von Gästeunterkünften an. Die rückwärtige und feuerwehrtechnische Erschließung der Randbebauung erfolgt durch eine zwischen Gebäude und Bahnanlagen geführte Umfahrt.

7.14 **BAHNSTEIGUNTERFÜHRUNG**

Der derzeit vorhandene bauliche Abschluss der neu errichteten Bahnsteigunterführung als parallel zu den vorhandenen Gleisanlagen errichteten Wand suggeriert eine Verlängerung der Unterführung nach Westen und dem hier neu geplanten Zugang senkrecht zur Gleisachse. Dies würde bedeuten, dass die Gesamtanlage nach Verlängerung einen „Knick“ erhält.

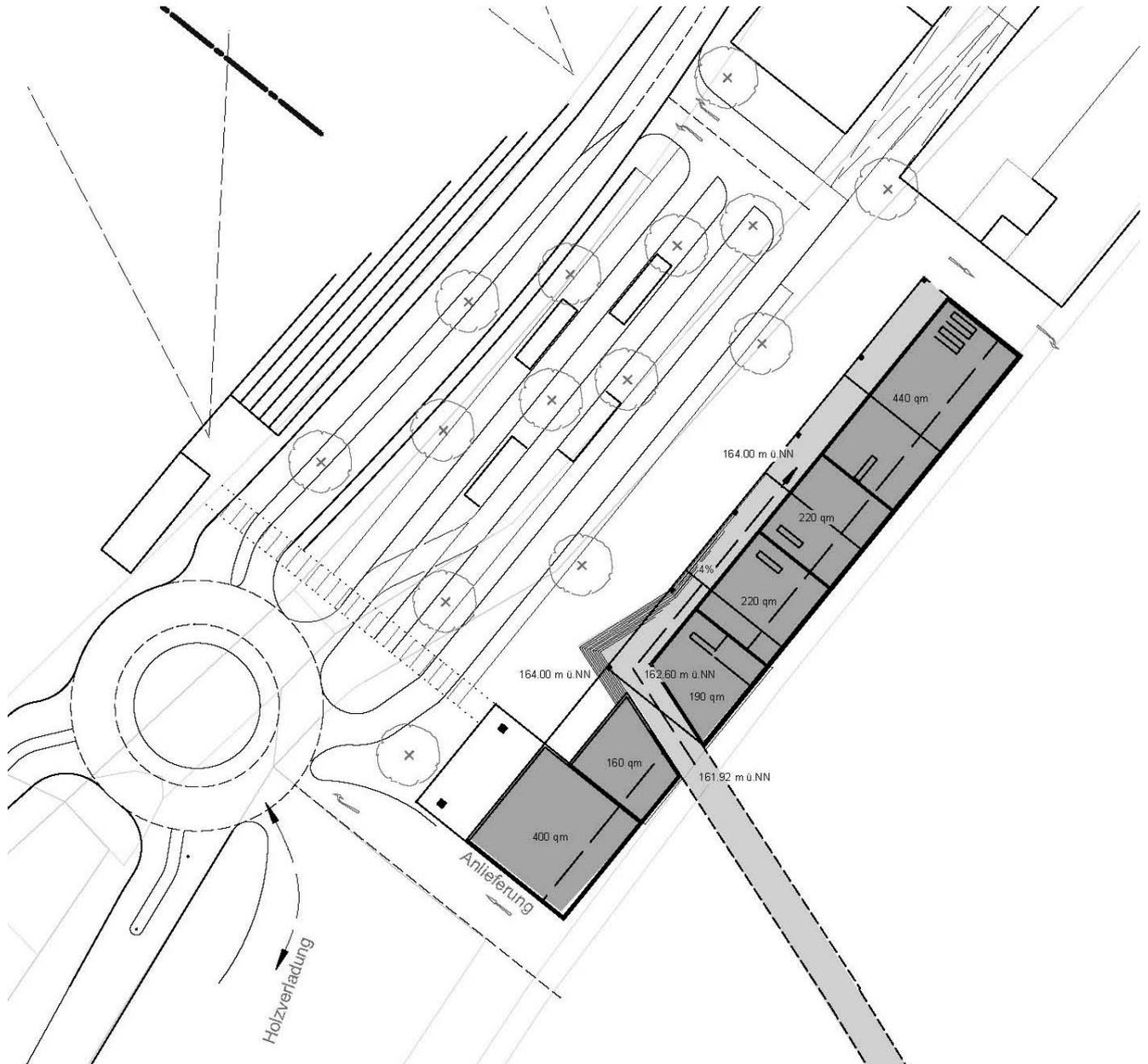
Die Rahmenplanung schlägt vor, die vorhandene Bahnsteigunterführung in der Achse der bereits errichteten neuen Bahnsteigunterführung zu verlängern.

Hiermit wird als Grundvoraussetzung für eine hohe soziale Sicherheit und Akzeptanz eine größtmögliche Übersichtlichkeit der gesamten Unterführung für die Nutzer erreicht. Aus Sicht städtebaulicher Kriminalprävention ist diesem Aspekt der Planung im öffentlichen Raum und hier insbesondere in einer Unterführung höchster Stellenwert einzuräumen. Die ggf. etwas kostengünstigere Verlängerung der Unterführung senkrecht zur Gleisachse birgt somit Gefahren, die es unbedingt zu vermeiden gilt.

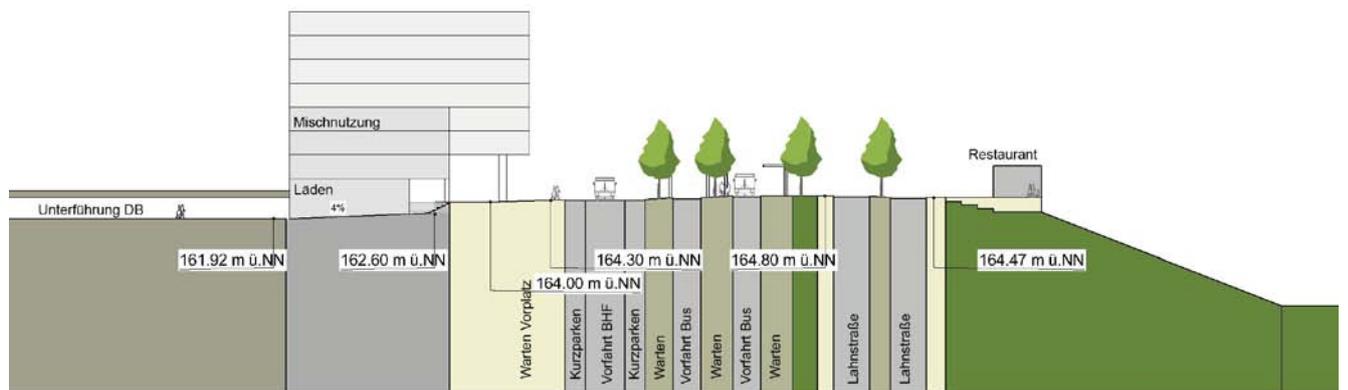
Die Neuplanung einer Randbebauung des Bahnhofsvorplatzes eröffnet die Möglichkeit, die geplante Verlängerung der Bahnsteigunterführung und hier insbesondere den „Antritt“ baulich zu integrieren.

Die höhenteknische Vordimensionierung belegt, dass es möglich ist, eine kombinierte Stufen- und Rampenanlage innerhalb der Randbebauung zu integrieren und somit die Übersichtlichkeit (soziale Kontrolle) und Zugänglichkeit auch für mobilitätseingeschränkte Nutzer zu gewährleisten.

Die Vordimensionierung der Höhenunterschiede zwischen Bahnhofsvorplatz und Unterführung belegt die Möglichkeit, den Höhenunterschied auf unter 1,4 Meter zu beschränken. Da dieser Höhenunterschied unter der „Augenhöhe“ vieler Nutzer liegt, wird erreicht, dass der Platz auch aus der Unterführung heraus einsehbar wird. Dieser Faktor dient ebenfalls der sozialen Sicherheit, insbesondere jedoch der Orientierung.



Prinzipgrundriss EG Randbebauung Bahnhofsvorplatz, Plan genordet



Schnitt Bahnsteigunterführung – Bahnhofsvorplatz – Lahnstraße - Lahnufer

7.15 WIESECKWEG / VIADUKT

Die Planung sieht vor, den vorhandenen Fußweg entlang der Wieseck im Bereich der Bahnunterführung abzusenken, so dass eine Führung unter dem vorhandenen Straßenviadukt mit anschließender Anbindung an die vorhandene Trasse möglich wird.

Hierzu ist die vorhandene Treppenanlage zur Straße „Am Güterbahnhof“ zu beseitigen. Als Ersatz wird die Errichtung einer neuen Treppenanlage unmittelbar westlich anschließend an die Unterführung vorgeschlagen. Somit wird der Abschnitt des Wieseckrandweges zwischen Bahnhofstraße und Lahnaue durchgängig für Radfahrer nutzbar.

Demgegenüber steht, bedingt durch den Rückbau der vorhandenen Treppenanlage, der Verlust einer hochwasserfreien Fußgängerverbindung entlang der Wieseck zwischen Bahnhofstraße und dem Straßenzug „Am Güterbahnhof“.

Da hiervon nur „hundertjährige“ Hochwasserereignisse betroffen sind und der Straßenzug sowohl über den Bahnsteigsteg als in Zukunft auch über die Bahnunterführung erreichbar ist, wird dieser Nachteil in der Abwägung zugunsten der optimierten Verbindung für Mobilitätseingeschränkte und Radfahrer abgewogen.

7.16 LAHNAUE - STADTBALKON

Die Bestandsaufnahme bestehender Nutzungen im Plangebiet belegt eine ausgeprägte Nutzung der dem geplanten Bahnhofsvorplatz westlich vorgelegerten Lahnaue zu Freizeit- und Naherholungszwecken.

Insbesondere die Ausübung von Ballsportarten wie Fußball und Rugby wird durch die relativ ebenen Wiesenflächen begünstigt bzw. angeregt. Hierbei wird die Wiesenböschung zwischen Lahnstraße und um ca. 4 bis 5 Meter tiefer liegender Lahnuferwiese als natürliche „Arena“ genutzt.

Aufbauend auf die Historie des Ortes wird vorgeschlagen, den Randbereich der Lahnstraße zur Lahnaue als „Stadtterrasse“ mit Gastronomie zu nutzen und so den Gesamtbereich freiraumplanerisch, gastronomisch und letztendlich als Naherholungsbereich aufzuwerten.



Planausschnitt Wieseckrandweg, Plan genordet



Planausschnitt Lahnaue-Stadtbalkon, Plan genordet

8

BAUABSCHNITTE

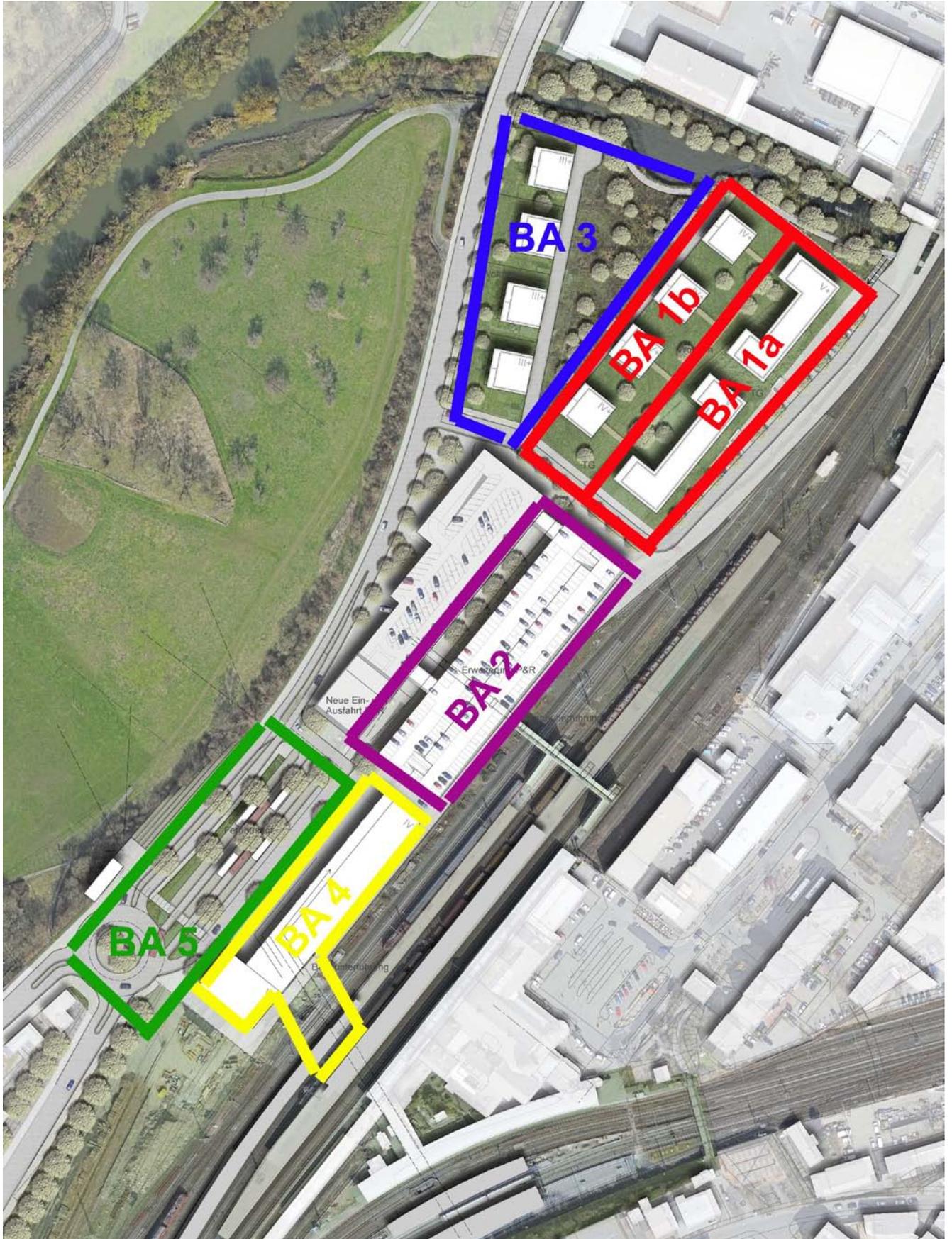
Die Planungen der Grundstücksentwicklungsgesellschaft Güterbahnhof (GGG) sehen vor, zunächst den geplanten Wohnungsbau im nordöstlichen Planbereich zu realisieren. (BA1a)

Die geplante Erweiterung der P&R-Anlage und die Bereitstellung von Stellplätzen für Teile der geplanten Wohnungsneubauten kann bereits nach § 34 BauGB erfolgen. Die zeitige Umsetzung des neuen Parkhauses ist hinsichtlich des Sanierungsstaus und der durch den Neubau möglichen Verkürzung der Fußgängerüberführung wünschenswert.

Nach erlangtem Baurecht für den nordöstlichen Planbereich entlang der Straße „Am Güterbahnhof“ und der Realisation von Bauabschnitt 1b im mittleren Planbereich mit 4 Solitärgebäuden sollen entlang der Lahnstraße mit einem 3. Bauabschnitt die hier geplanten 4 Solitärgebäude errichtet werden.

Als Vorleistung für die Bauabschnitte 5 (Bahnhofsvorplatz mit Fernbusbahnhof) und 4 (Errichtung Randbebauung Bahnhofsvorplatz) wird die Realisation der Verlängerung Bahnstreckensunterführung betrachtet.

Erst nach deren Fertigstellung können der Vorplatz und die Randbebauung fertiggestellt werden.



Lageplan mit Bauabschnitten

9 ZEITPLANUNG

Aufbauend auf die innerhalb der Rahmenplanung entwickelten Bausteine wird jeweils eine Zeitschiene zur Schaffung von Baurecht - Förderung – Planung – Realisation aufgespannt und tabellarisch dargestellt. Die hierbei zu Grunde gelegten Zeiträume stellen einen „best Case“ mit optimalen Bedingungen dar.

9.1 RAHMENPLANUNG

Die vorliegende Rahmenplanung wurde innerhalb der hierzu terminierten Zeitachse erstellt und fertiggestellt. Mit dem geplanten politischen Beschluss im 1. Quartal 2014 entfaltet die Rahmenplanung ihre bindende Wirkung für folgende Planungen im Plangebiet und kann als Grundlage und Begründung für Förderanträge und Bauleitplanungen herangezogen werden.

9.2 BAULEITPLANUNG

Im Hinblick auf die notwendige Bauleitplanung für das Plangebiet ergibt sich für den für Wohnnutzungen vorgesehenen nördlichen Planbereich eine Abfolge von bauplanerischen Schritten, die zeitlich wie folgt gestaffelt ist:

- Im Vorgriff auf den politischen Beschluss zur Rahmenplanung wird der rechtskräftige Bebauungsplan aufgehoben.
- Mit dem politischen Beschluss zur Rahmenplanung kann auf der Grundlage der Rahmenplanung für einen ersten Bauabschnitt (siehe auch Kap. 9) das Bauleitverfahren zu einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VEP) entsprechend § 13a BauGB zur Durchführung kommen
- Ein neues Parkhaus könnte auch nach § 34 BauGB unabhängig von einem Bebauungsplan im Rahmen eines Bauantragsverfahrens genehmigt werden.
- Nach Rechtskraft dieses VEP und der hiermit eingetretenen „Vorprägung“ des Planbereichs hin zu einer Wohnnutzung wird es möglich, den 3. Bauabschnitt entsprechend Kap.9 baurechtlich zu entwickeln.

Für die weiteren Planbereiche der Rahmenplanung ergibt sich keine bauplanerische Abhängigkeit und somit notwendige Abfolge von bestimmten Planungsschritten. Das entsprechend notwendige Baurecht besteht in weiten Bereichen oder kann im Regelverfahren erlangt werden.

9.3 UMSETZUNG BAUABSCHNITT NORD

Nach Abschluss eines städtebaulichen Vertrags mit Regelungen zu allen städtebaulich-baulichen und finanziellen Gesichtspunkten der Planung sowie erfolgter Rechtskraft des VEP kann der 1.BA zur Realisierung kommen.

Nach Rechtskraft des Bebauungsplanes für den 1.BA wird es möglich, den Planbereich des BA 3 zu realisieren.

9.4 UMSETZUNG ERWEITERUNG PARKHAUS

Nach Klärung der Förderung, Abstimmung von Altverträgen Stadt Gießen / Stadt Frankfurt / DB AG und Abschluss eines städtebaulichen Vertrages mit dem Investor und ggf. dem Betreiber des Parkhauses kann auf Basis des bestehenden Baurechtes ein Bauantrag gestellt werden. Die Errichtung der geplanten Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Parkhauskomplexes über den neuen Bahnhofsvorplatz kann erst nach dessen Realisation erfolgen. Zwischenlösungen hierzu sind denkbar, erfordern jedoch eine weitergehende verkehrsplanerische Betrachtung und sollten im Rahmen eines Bauantrages für das Parkhaus erstellt werden.

9.5 UMSETZUNG BAHNHOFUNTERFÜHRUNG

Nach Klärung der Fördermodalitäten und erfolgtem Einplanungsantrag kann zu Beginn 2015 mit der Vorplanung begonnen werden. Nach erfolgter Förderzusage (Ende 2014 bis Mitte 2014) erscheint es möglich, in 2015 die Planung abzuschließen und ab 2016 die Verlängerung der Unterführung zu errichten.

9.6 UMSETZUNG BAHNHOFVORPLATZ-FERNBUSBAHNHOF

Nach Klärung der Förderung in 2014 kann mit der Planung begonnen werden. Der Bau des Vorplatzes steht in Abhängigkeit zur Realisation der Bahnhofunterführung und wird sinnvollerweise erst nach deren Fertigstellung abschließend errichtet. Parallel zur Ausführung der Bahnhofunterführung kann in Teilbereichen des Vorplatzes mit der Ausführung begonnen werden.

9.7 HOCHBAU FERNBUSBAHNHOF-BAHNHOFSVORPLATZ

Die Realisation der Randbebauung (Hochbau) am neuen Bahnhofsvorplatz steht in engem Zusammenhang mit der Realisation der Bahnstufunterführung. Zumindest die Gebäudeteile, die unmittelbar an die verlängerte Unterführung angrenzen, sind von einer vorlaufenden Errichtung der Unterführung abhängig. Aufgrund der weitgehenden Veränderung der Topografie im Bereich des neuen Bahnhofsvorplatzes ist eine enge planerische Abstimmung der hier geplanten Bauteile Platz – Unterführung - Hochbau notwendig. Weitergehende Aussagen zu Terminfolgen sind derzeit nicht möglich.

10 BAURECHT

Auf Grundlage der rechtskräftigen Bauleitplanung sind folgende Rahmenplanbausteine ohne Änderung des Baurechtes realisierbar:

- Erweiterung Parkhaus,
- Errichtung Fernbusbahnhof samt Erschließung,
- Errichtung Wieseckrandweg.

Die Realisierung der Randbebauung des neuen Bahnhofsvorplatzes, der Errichtung des Kopfbauwerks am alten Parkhaus sowie der Errichtung der Gastronomie am geplanten „Stadtbalkon“ erfordert die Änderung des Baurechts und die Aufstellung neuer Bebauungspläne.

Die baurechtliche Betrachtung der geplanten Wohnbebauung im nördlichen Planbereich erfordert eine differenzierte Betrachtung zwischen dem Planbereichsanteil, der im Überschwemmungsgebiet liegt und dem restlichen, östlich anschließend gelegenen Teilbereich zwischen Kleingärten und Bahnanlage.

Nach Aufhebung des derzeit rechtskräftigen Bebauungsplanes für beide Teilbereiche wird auf Grundlage der städtebaulichen Planungen der Rahmenplanung empfohlen, für den östlichen Teilbereich einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan (VEP) aufzustellen.

Der westlich angrenzende Bereich des Überschwemmungsgebietes (Kleingärten) wird derzeit als bebauungsfreie Fläche beurteilt. Auf Basis dieser rechtlichen Beurteilung kann eine Aufhebung des Überschwemmungsgebietes entsprechend § 78 (2) WHG nicht erwirkt werden.

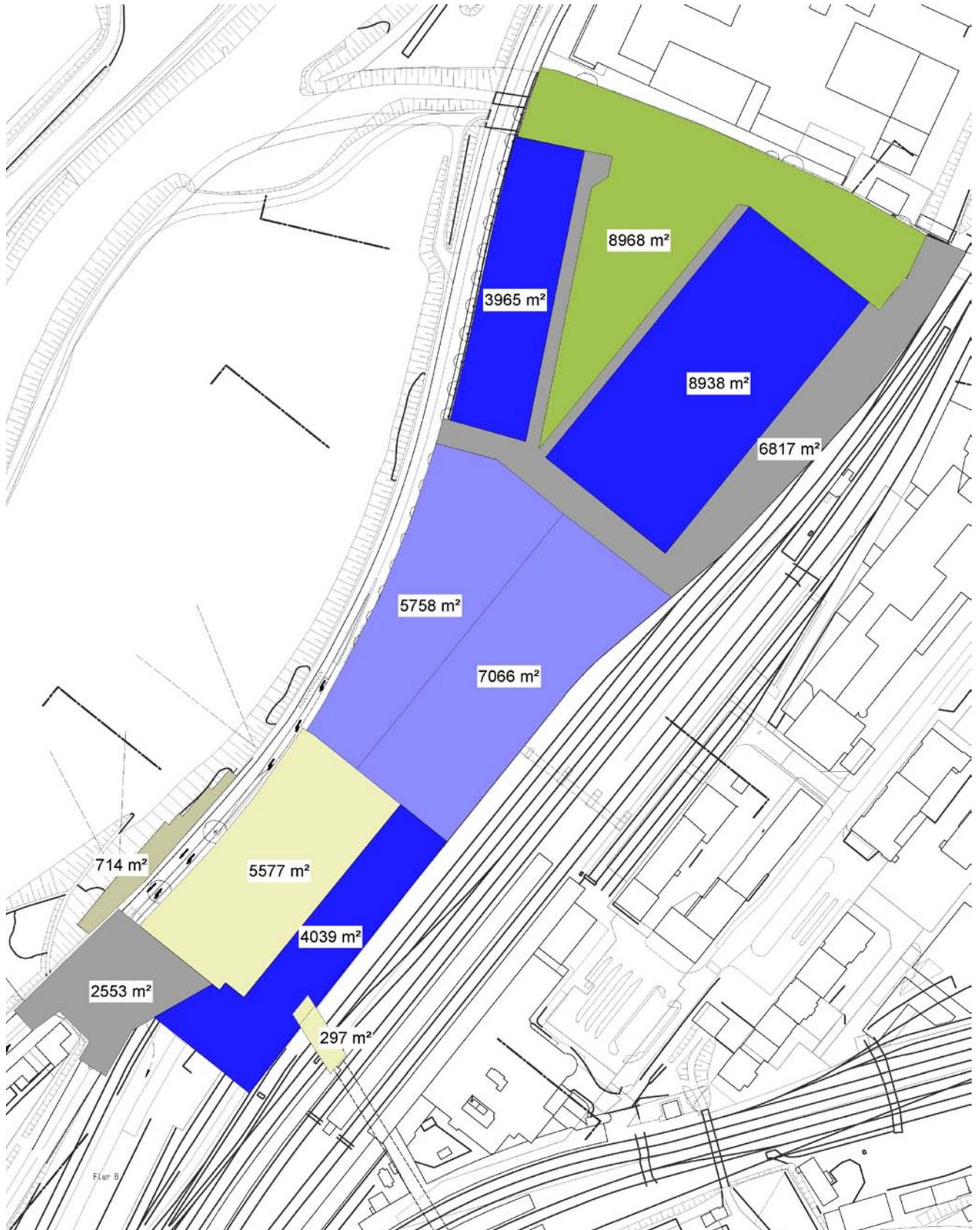
Nach Rechtskraft eines Bebauungsplanes für das östlich angrenzende Wohngebiet ergibt sich baurechtlich die Möglichkeit, über die hierdurch entstandene „Vorprägung“ eine Arrondierung auf Grundlage von § 34 BauGB vorzunehmen und unter Beachtung von § 78 (3) WHG unter der Voraussetzung eines wasserrechtlichen Ausgleichs und in Verbindung mit einem städtebaulichen Vertrag eine Baugenehmigung zu erteilen.

11

KOSTEN UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

Rahmenplanung Güterbahnhof Gießen
Kosten und Finanzierungsübersicht

Maßnahme	Fläche	Kosten	Ordnungs-	Baukosten	Nebenkosten	Gesamtkosten	Einnahmen	Anteil Stadt
	qm	€/qm	maßnahmem		20%	incl. 19 %	Förderung KAG usw.	
Verlängerung Bahnhofoberführung	600	100	60.000,00 €		12.000,00 €		GVFG + Anteil DB	
incl Treppen und Rampen	600	2000		1.200.000,00 €	240.000,00 €		80%	
						1.727.880,00 €	1.382.304,00 €	345.576,00 €
Errichtung Kreisverkehrsplatz	2550	50	127.500,00 €		25.500,00 €		GVFG	
	2550	150		382.500,00 €	76.500,00 €		75%	
					7.140,00 €		Investor	
Lahnterrasse mit Gastronomie	714	50	35.700,00 €				432.416,25 €	144.138,75 €
	150	2550		382.500,00 €	76.500,00 €		100%	
						554.706,60 €	554.706,60 €	0,00 €
Errichtung Bahnhofoberführung	5600	20	112.000,00 €		22.400,00 €		GVFG	
	5600	300		1.680.000,00 €	336.000,00 €		75%	
						2.425.696,00 €	1.819.272,00 €	606.424,00 €
Erneuerung Fußgängerüberführung	100	20	2.000,00 €		400,00 €		GVFG, Bahn, Anteil Investor	
(Realis. nach Parkhausbau durch Investor)	100	4000		400.000,00 €	80.000,00 €		80%	
						571.676,00 €	457.340,80 €	114.335,20 €
Errichtung Erschließung Wohngebiet	6817	20	136.340,00 €		27.268,00 €		privat	
	6817	150		1.022.550,00 €	204.510,00 €		100%	
						1.492.650,32 €	1.492.650,32 €	0,00 €
Umbau Wiesackverlauf + Wegerstellung	9000	10	90.000,00 €		0,00 €		Stadtlumbau, Investor	
	9000	40		360.000,00 €	0,00 €		75%	
						428.400,00 €	321.300,00 €	107.100,00 €
Steuerung, Vergütung für Beauftragte	Jahre	Kosten/ Jahr			0,00 €		Stadtlumbau	
	5	20000	100.000,00 €		20.000,00 €		66%	
						142.800,00 €	94.248,00 €	48.552,00 €
							gesamt	1.366.125,95 €



Flächenberechnung

12

STÄDTEBAULICHE KENNDATEN

Gießen Rahmenplanung Güterbahnhof Kenndaten

				Einheit	Anzahl
Parkhaus Bestand				Stpl.	431
Parkhaus Erweiterung klein				Stpl.	450
Parkhaus Erweiterung groß				Stpl.	700
Fernbusbahnhof				Cups	bis 8
Linienbushaltestellen (ggf.)				Cups	bis 4
Fahrradstellplätze				Stpl.	100
Kurzzeitparker				Stpl.	10
Taxi /Shuttel (ggf.)				Stpl.	4
Bebauung Nord					
Wohnbebauung	Anzahl	Geschosse	BGF EG	BGF	BGF Ges.
Stadtvillen Lahnstraße	4	3,66	306	4.480	
Hangvillen	4	5,66	306	6.928	
U-Bebauung	1	5,66	954	5.400	
U-Bebauung	1	5,66	1068	6.045	
Bebauung Nord gesamt					22.852
Bebauung Süd					
Mischbebauung OG 1+2	1	2	1911	3.822	
Mischbebauung OG 3+4	1	2	955	1.910	
Einzelhandel EG	1	0,8	1911	1.529	
Bordinghaus / Hotel	1	7	600	4.200	
Bebauung Süd gesamt					11.461

Stand:
18.12.2013

13 ZUSAMMENFASSUNG

Als Teil des Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld“ kommt dem Rahmenplangebiet Güterbahnhof Gießen stadtplanerisch eine besondere Bedeutung zu.

Nach Erwerb weiterer Flächen durch die Grundstücksentwicklungsgesellschaft Güterbahnhof (GGG) wird es erforderlich, die im Maßnahmenplan zum Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld“ formulierten städtischen Ziele mit den Interessen der GGG abzustimmen und zu einem gemeinsam getragenen Konzept zu führen.

Aufbauend auf einen breit angelegten Entwurf von städtebaulichen und verkehrlichen Alternativen entwickelt die Rahmenplanung als Vorzugsvariante ein Szenario, das durch die Gliederung des Gebietes in drei Nutzungsbe- reiche gekennzeichnet ist.

Der nördliche Bereich zwischen Wieseck und bestehendem Parkhaus wird unter Einbezug der Wieseck zu einem attraktiven Wohnquartier mit unmittelbarer Beziehung zu den angrenzenden Landschaftsräumen entwickelt. Die vorgeschlagene Renaturierung und Veränderung des Wieseckverlaufs werden genutzt, um den hier befindlichen Fuß-/ Radweg im Bereich der Brückenbauwerke „Am Güterbahnhof“ und Bahnanlagen barrierefrei unter beiden Bauwerken hindurchzuführen, um so die Nutzbarkeit insbesondere für Radfahrer deutlich zu verbessern sowie eine attraktive Anbindung des Güterbahnhofsareals zur Innenstadt Gießens herzustellen.

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 (Lahnaue). 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 Bahnhofsvorplatzes 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.

Impressum

Auftraggeber Stadt Gießen

Auftragnehmer Heinz Jahnen Pflüger
Aachen
P. Jahnen

Stand 23.12.2013