Anlage 3

Gießen

Begründung

zur Teilaufhebung des Bebauungsplanes GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz" im Bereich "Am Güterbahnhof"

Planstand:

Satzung 11. September 2014

Stadtplanungsamt Gießen

INHALT

I. TEIL: ANLASS, ERFORDERNIS, ZIEL UND AUSWIRKUNGEN DER TEILAUFHEBUNG

SEITE

1. Anlass, Erfordernis, Ziel und Auswirkungen der Teilaufhebung 3

2. Räumlicher Geltungsbereich und Lage des Plangebietes 4

3. Verfahren 5

4. Planungsrechtliche Situation 7

4.1 Regionalplan Mittelhessen 2010 7

4.2 Flächennutzungsplan 7

4.3 Landschaftsplan der Stadt Gießen 7

4.4 Stadtumbaugebiet 7

4.5 Rahmenplanung 9

4.6 Bebauungspläne 10

4.7 Schutzgebietsausweisungen 13
4.7.1 Landschaftsschutzgebiet 13
4.7.2 Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiet 13
4.7.3 Kulturdenkmäler 14

5. Städtebauliche Situation und gegenwärtiger Bestand 14

5.1 Gegenwärtige Nutzung 14

5.2 Erschließung 14

II. TEIL: UMWELTBERICHT

6. Einleitung 16

6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans 16

6.2 Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplänen 17
6.2.1 Regionalplan 17
6.2.2 Flächennutzungsplan 17
6.2.3 Landschaftsplan 18
6.2.4 Bebauungsplan 18
6.2.5 Schutzgebiete 18

7. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen 18

7.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands 18
7.1.1 Nutzungsstruktur 18
7.1.2 Naturraum und Relief 18
7.1.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere 20
7.1.4 Schutzgut Boden 22
7.1.5 Altlastenrelevante Flächen 22
7.1.6 Schutzgut Wasser 24
7.1.7 Schutzgut Klima und Luft 25
7.1.8 Schutzgut Landschaft/Ortsbild 27
7.1.9 Schutzgut Mensch, Gesundheit, Lärm 27

7.1.10 Schutzgut Kultur- und Sachgüter 28
7.1.11 Emissionen, Abfälle, Abwässer 28
7.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung 28
7.2.1 Schutzgut Pflanzen und Tiere 28
7.2.2 Schutzgut Boden 29
7.2.3 Altlastenrelevante Flächen 29
7.2.4 Schutzgut Wasser 29
7.2.5 Schutzgut Klima und Luft 29
7.2.6 Schutzgut Landschaft/Ortsbild 30
7.2.7 Schutzgut Mensch, Gesundheit, Lärm 30
7.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter 30
7.2.9 Emissionen, Abwässer, Abfälle 30
7.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich der Auswirkungen 30
7.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung 31
7.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 31
8. Verfahren der Umweltprüfung 31
9. Monitoring 31
10. Artenschutz 32
11. Allgemein verständliche Zusammenfassung 32

I. TEIL: ANLASS, ERFORDERNIS; ZIEL UND AUSWIRKUNGEN DER TEILAUFHEBUNG

1. Anlass, Erfordernis, Ziel und Auswirkungen der Teilaufhebung

Anlass für die Teilaufhebung des Bebauungsplanes GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz" im Teilbereich des ehemaligen Güterbahnhofes zwischen den Bahnsteigen des Gießener Bahnhofes und der Lahnstraße war eine auch vom Magistrat mit angestoßene Verkaufsentscheidung der Fa. Aurelis nach einer bahnrechtlichen Entbehrlichkeitsprüfung zur baulichen (Weiter-)Entwicklung. Damit verbunden war die Aufgabe der vorhandenen und städtebaulich als suboptimal zu bewertenden gewerblichen Nutzung sowie der Kleingartenanlage gemäß der Festsetzungen des o.g. Bebauungsplanes.

Das zwischen Bahnhof und Lahnstraße gelegene Areal des ehemaligen Güterbahnhofs spielt aufgrund seiner innerstädtischen und sehr zentralen Lage eine herausragende Rolle in der Stadtentwicklung. Daher wurde auch für diesen Bereich von der Stadtverordnetenversammlung im September 2012 der Beschluss zur Festlegung als Stadtumbaugebiet „Bahnhofsvorplatz" gefasst.

Um die Neuordnung und Entwicklung des Areals zwischen Lahnstraße und Bahnhof städtebaulich sinnvoll lenken und verbindlich regeln zu können, beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Gießen am 11.10.2012 die Einleitung des Bebauungsplanes Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof". Mit diesem Bebauungsplan sollte zugleich der seit 1989 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz" in Teilen geändert werden.

Aufgrund der Bedeutung und der Komplexität dieser städtebaulichen Aufgabe wurde der Bebauungsplanaufstellung zunächst die Erarbeitung einer Rahmenplanung vorgeschaltet, die in der Stadtverordnetensitzung am 20.02.2014 beschlossen wurde.

Die beschlossene Rahmenplanung zeigt auf, dass entgegen der Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes im südlichen Anschluss an die Wieseck, zu den Bahngleisen hin, künftig keine gewerbliche Nutzung, sondern eine Wohnbebauung angestrebt werden sollte. Damit würde in direkter Nachbarschaft sowohl zum Bahnhof als auch der Lahnaue und in fußläufiger Nähe zur Innenstadt die einmalige Chance genutzt werden, im Bereich des Güterbahnhofes die Stadt an die Lahn heranzuführen und die gegenwärtige Siedlungslücke zu schließen. Um diese Planungsabsichten voranzubringen, wurde neben der Rahmenplanung in der Stadtverordnetenversammlung am 20.02.2014 auch einer von der Grundstücksentwicklungsgesellschaft Güterbahnhof Gießen mbH (GGG, mittlerweile umbenannt in Mittelhessische Wohnen Plus GmbH/mw) beantragten Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den Bau zweier Wohnhäuser im Nordosten des Plangebietes zugestimmt. Die vorgelegte Investorenplanung entsprach den Zielen der zuvor beschlossenen Rahmenplanung. Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan wurde am 19.07.2014 zur Rechtskraft geführt, und der Beginn der Bauarbeiten ist noch in diesem Herbst geplant.

Auch für den Bereich der heutigen Kleingärten wird in der Rahmenplanung eine Wohnnutzung vorgeschlagen, die sich um eine neu angelegte begrünte Mulde gruppiert. Damit können der Freiraum und die Wegeverbindung an der Wieseck deutlich attraktiver ausgestaltet werden. Aufgrund der wasserrechtlichen Festsetzung des Kleingartengeländes als Überschwemmungsgebiet der Wieseck bedarf dessen Bebauung zunächst der Prüfung der Frage des Retentionsausgleiches, so dass dieser Bereich erst in einem späteren Schritt baulich entwickelt werden kann.

Für den im Bebauungsplan noch als Bahnfläche dargestellten Bereich östlich des bestehenden Parkhauses an der Lahnstraße sieht die Rahmenplanung eine Parkhauserweiterung vor, an die sich im Süden ein zentraler Haltepunkt für die europaweiten Fern- sowie Regionalbuslinien anschließen würde.

Mit einer Teilaufhebung des rechtskräftigen Bebauungsplanes GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz“ wird der gesamte räumliche Plangeltungsbereich, außer dem Teilgebiet für den o.g. vorhabenbezogenen Bebauungsplan, planungsrechtlich in den Status eines unbeplanten Innenbereiches überführt. Bauvorhaben könnten aufgrund der städtebaulichen Vorprägung dieses Gebietes nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) beurteilt werden, wobei in einem ersten mit dem o.g. Investor abgestimmten Schritt eine Parkhauserweiterung bzw. –neubau mit den erforderlichen Erschließungsanlagen vor Abschluss der laufenden Bebauungsplanung genehmigt werden könnte. In einem zweiten Schritt könnten dann auch nach Fertigstellung und Bezug der ersten Wohneinheiten im Geltungsbereich des o.g. vorhabenbezogenen Bebauungsplanes weitere Wohngebäude gemäß den Planungszielen der beschlossenen Rahmenplanung realisiert werden.

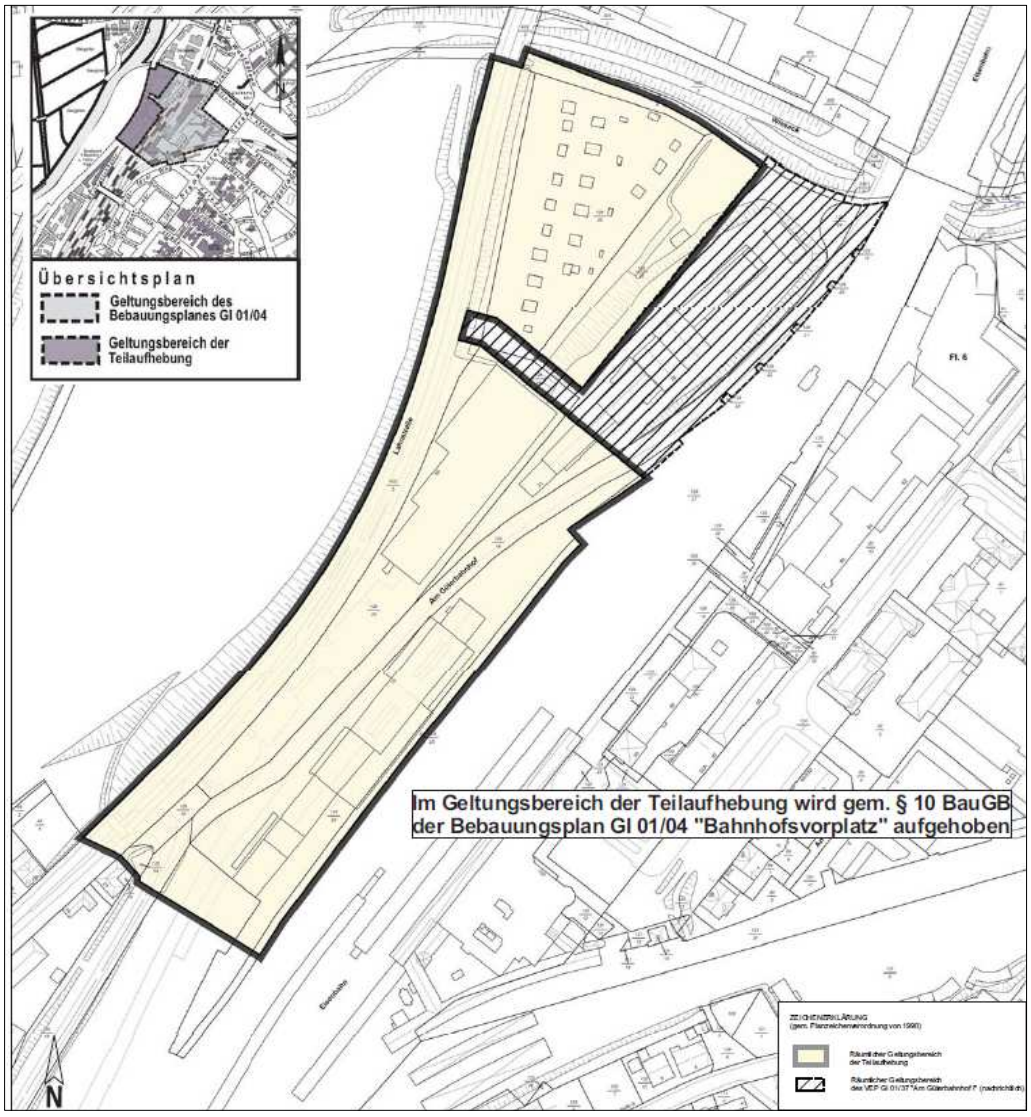
Die Erarbeitung der Rahmenplanung hat auch gezeigt, dass eine Entwicklung des Güterbahnhofareals mit den unterschiedlichsten Projekten, wie Fernbusbahnhof, Parkhausneubau, Wohnungsbau und Neugestaltung des Wieseckuferweges, nur abschnittsweise sinnvoll und möglich ist. Daher wird der 2012 eingeleitete Bebauungsplan Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof“, der das gesamte Güterbahnhofareal umfasst, in aufeinander folgenden Teilbereichen und nicht für den gesamten Geltungsbereich fortgeführt werden. Diesem Vorgehen entspricht die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Am Güterbahnhof I“ für die erste Entwicklungsmaßnahme im Güterbahnhofareal.

Bis zum Vorliegen der Planreife nach § 33 BauGB für die Teilgebiets-Bebauungspläne können wesentliche Schritte für die Entwicklung dieses Areals nicht vorangebracht werden, da diesen der fast 25 Jahre alte, aber noch rechtskräftige Bebauungsplan „Bahnhofsvorplatz“ entgegensteht. Da aber sowohl Fördermittel aus dem Stadtumbau-Programm abgerufen als auch private Investitionsabsichten städtebaulich sinnvoll genutzt werden sollen, muss die Entwicklung hier forciert werden. Insbesondere die Lösung verkehrlicher Erfordernisse, für welche der Vorhabenträger des 1. Bauabschnittes Flächen einbringen wird, als auch die Erweiterung des Parkhausangebotes an der Lahnstraße durch den Investor, stehen dringend an.

Durch die Teilaufhebung des Bebauungsplanes an sich wird kein neues Baurecht geschaffen. Mit Ausnahme des Geltungsbereiches des rechtskräftigen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes GI 01/37 „Am Güterbahnhof I“, richtet sich nach Eintritt der Rechtswirksamkeit der Teilaufhebung die Zulässigkeit von Bauvorhaben künftig jedoch nach den Vorschriften des § 34 BauGB. Damit können bereits im Vorgriff auf das eingeleitete Bebauungsplanverfahren für den Gesamtbereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes insbesondere die Belange der verkehrlichen Erschließung und der Parkhauserweiterung angegangen werden.

2. Räumlicher Geltungsbereich und Lage des Plangebietes

Das am Rande der Gießener Innenstadt gelegene Aufhebungsgebiet wird im Norden durch den Gewässerverlauf und Uferbereich der Wieseck begrenzt. Im Osten schließt das Plangebiet mit den Gleisanlagen der Bahn und dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Am Güterbahnhof I“ ab. Im Süden endet das Gebiet der Aufhebung entsprechend der Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes „Bahnhofsvorplatz“ an der Lahnstraße und dem Einmündungsbereich der Straße Margaretenhütte. Im Westen wird das Gebiet durch die Lahnstraße und die vorhandene Böschungskante begrenzt.



Geltungsbereich der Teilaufhebung

Folgende Grundstücksparzellen liegen im Geltungsbereich dieses Aufhebungsverfahren (Gemarkung Gießen)

Flur 6: Flurst.-Nr. 126/10, 126/14, 126/15 teilweise, 126/18 teilweise, 126/25 teilweise, 126/26 teilweise, 126/29, 129/24 teilweise, 129/25 teilweise, 129/37 teilweise

Flur 38: Flurst.-Nr. 420/5 teilweise, 436/4 teilweise (Stand Juli 2014).

Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 4,2 ha.

3. Verfahren

Die Aufhebung eines Bebauungsplanes kann nicht durch einfachen Beschluss erfolgen, sondern muss auch als Planverfahren durchgeführt und als Satzung beschlossen werden. Die Vorschriften des Baugesetzbuches zur Aufstellung von Bebauungsplänen gelten nach § 1 Abs. 8 BauGB auch für ihre Änderung, Ergänzung und Aufhebung.

Die Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen beschloss in ihrer Sitzung am 21.11.2013 die Einleitung der o.g. Teilaufhebung. Da es sich bei diesem Vorhaben um die Fortentwicklung einer innerstädtischen Baufläche handelt und die Aufhebung nur ein Gebiet mit einer zulässigen Grundfläche nach § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) von 20.000 m²

bis höchstens 70.000 m² umfasst, sollte gemäß Einleitungsbeschluss bei positiver Einzelfallprüfung mit dem Ergebnis, dass die Teilaufhebung keine erheblichen Umwelteinwirkungen auslöst, die Teilaufhebung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs.1 Nr. 2 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB sowie ohne Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange durchgeführt werden.

Der Aufhebungsbereich umfasst jedoch einen Teil des Überschwemmungsgebiets der Wieseck. Die Bebauung dieses Überschwemmungsgebiets ist wesentliches Ziel der von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Rahmenplanung und wird durch die hier vorliegende Teilaufhebung vorbereitet. Die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB zeigte, dass nur bei Nichtbeachtung dieser Folge der Aufhebung behauptet werden könne, dass keine wesentliche Umwelteinwirkung zu erwarten sei. Unter Berücksichtigung der Ziele der Rahmenplanung ist daher eine Verfahrensführung nach § 13a BauGB nicht möglich. Deswegen erfolgt die Teilaufhebung im zweistufigen Regelverfahren mit einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind sowie der Durchführung eines Monitorings nach § 4c BauGB.

Der erforderliche Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung (Scoping) wurden bereits im Rahmen des 2012 eingeleiteten Bebauungsplanverfahrens „Am Güterbahnhof" festgelegt.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Bebauungsplanung erfolgte in der Zeit vom 10. März bis einschließlich 11. April 2014. Parallel wurden die von dem Verfahren betroffenen Behörden und Träger sonstiger Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB mit einer Frist für ihre Stellungnahmen bis zum 4. April 2014 beteiligt.
Es gab im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung keine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit. Von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden 16 Stellungnahmen ohne und 9 Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen abgegeben. Es wurden aber keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Teilaufhebung geäußert.

Parallel zum Aufhebungsverfahren wird die Aufstellung des eingeleiteten Gesamt-Bebauungsplanes „Am Güterbahnhof" weiter verfolgt, wobei eine abschnittsweise Konkretisierung nach den einzelnen Bauabschnitten bzw. Projekten, wie z.B. Fernbusbahnhof beabsichtigt ist. Der bereits 2012 gefasste Einleitungsbeschluss ist weiterhin Grundlage für einen gegebenenfalls notwendigen Beschluss einer Veränderungssperre nach § 14 BauGB, falls sich ein solcher Schritt als notwendig zur Sicherung der Planungsziele für den restlichen Planbereich erweisen sollte.

Mit Eintritt der Rechtswirksamkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes GI 01/37 „Am Güterbahnhof I" ab dem 19.07.2014 ist der Bebauungsplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz" im räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes bereits durch die neuen Planfestsetzungen ersetzt worden, weshalb dort das Aufhebungserfordernis entfällt. Da das mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglichte Vorhaben als 1. Bauabschnitt der angestrebten Gesamtentwicklung des Güterbahnhofareals zu verstehen ist, wurde dieser Bereich jedoch weiterhin im Umweltbericht berücksichtigt.

4. Planungsrechtliche Situation

4.1 Regionalplan Mittelhessen 2010

Die Stadt Gießen ist im System der Zentralen Orte als „Oberzentrum im Verdichtungsraum" ausgewiesen. Die Stadt soll als Standort hochwertiger spezialisierter Einrichtungen Entwicklungsmotor für die gesamte Region Mittelhessen sein.
Um dieser Aufgabenstellung gerecht zu werden, sollen im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung Entwicklungskonzeptionen erstellt werden.
Das Plangebiet ist im Regionalplan Mittelhessen 2010 als „Vorranggebiet Siedlung, Bestand" überlagert mit „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen", dargestellt. Die Darstellungen widersprechen nicht der Teilaufhebung des Bebauungsplanes GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz" sowie auch den Zielen der beschlossenen Rahmenplanung.

4.2 Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Gießen werden sowohl die jetzigen als auch die ehemaligen Betriebsanlagen der Bahn als Bahnanlagen dargestellt. Entsprechend ihrer aktuellen Nutzung werden die Dauerkleingärten und die gewerblichen Bauflächen südlich der Wieseck abgebildet. Als Hauptverkehrsflächen sind die Lahnstraße und das Parkhaus an der Lahnstraße dargestellt.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes wird durch die Teilaufhebung des Bebauungsplanes nicht erforderlich, da mit der Aufhebung kein neues verbindliches Planungsrecht geschaffen wird. Im Bereich des rechtskräftigen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „GI 01/37 „Am Güterbahnhof I" wird gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB auf dem Wege einer Berichtigung die Darstellung im Flächennutzungsplan von der gewerblichen Baufläche zur Wohnbaufläche angepasst werden.

4.3 Landschaftsplan der Stadt Gießen

Der Landschaftspan der Stadt Gießen trifft für das Plangebiet folgende Aussagen:

Die Biotopbewertungskarte weist das Plangebiet als *stark verarmten* und *stark überformten Siedlungsbereich* ein. Die beabsichtigte Teilaufhebung steht nicht im Gegensatz zum Landschaftsplan.

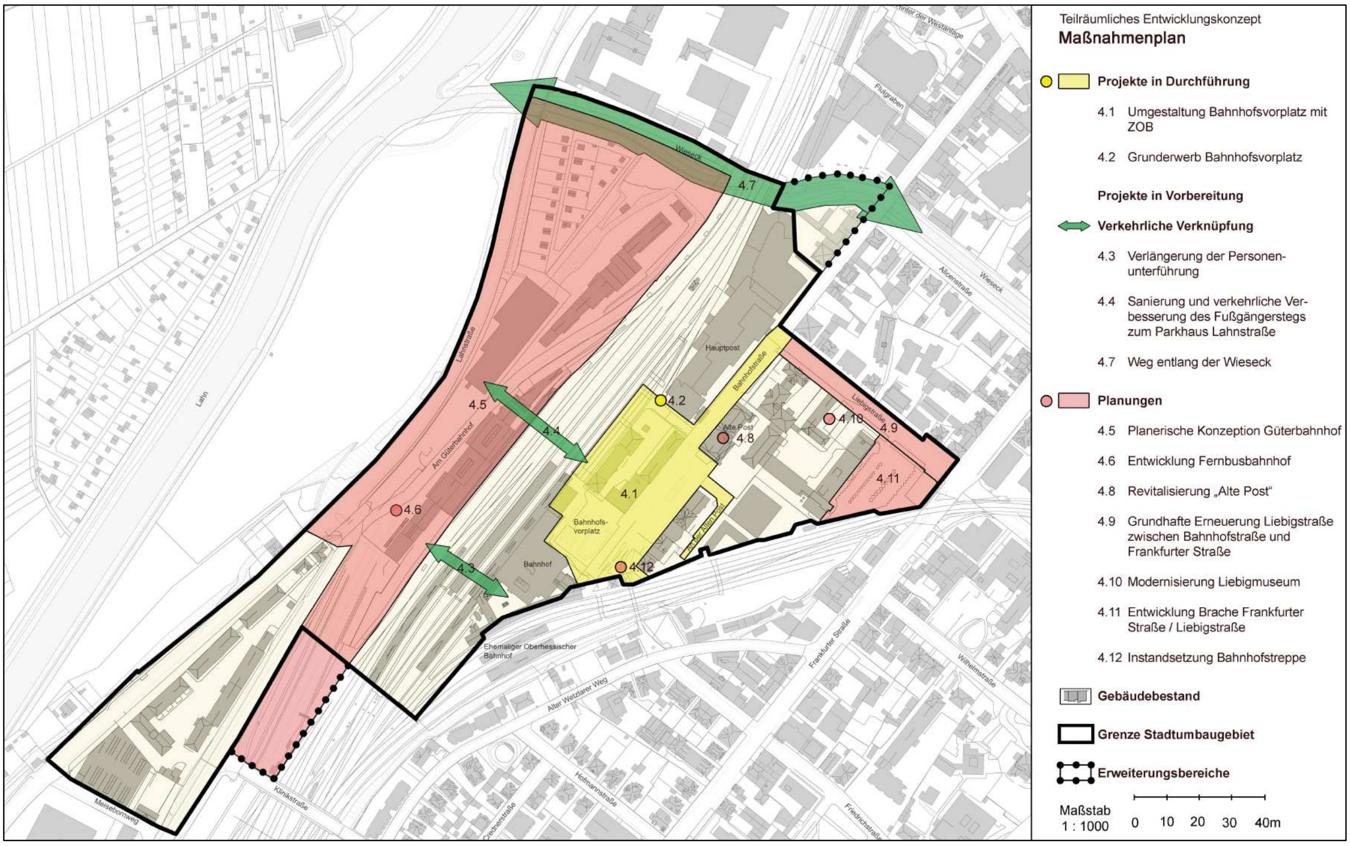
4.4 Stadtumbaugebiet

Das Plangebiet ist Teil des von der Stadtverordnetenversammlung am 06.09.2012 gemäß § 171b BauGB beschlossenen Stadtumbaugebietes „Bahnhofsumfeld" nach dem Bund-Länder-Programm „Stadtumbau in Hessen". Im Auftrag der Stadt Gießen hat die HA Stadtentwicklungsgesellschaft mbH ein „Teilräumliches Entwicklungskonzept Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld" in Gießen" erarbeitet, welches den Handlungsleitfaden für den angestrebten Stadtumbauprozess darstellt und Grundlage für die jährlichen Förderanträge und Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen ist. Das 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 und nimmt eine Fläche von rund 18 ha ein. In dem Teilräumlichen Entwicklungskonzeptes werden die wesentlichen Ziele wie folgt beschrieben:

„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 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. […] 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."

In dem zugehörigen Maßnahmenkonzept werden alle derzeit geplanten Vorhaben im Stadtumbaugebiet „Bahnhofsumfeld mit den Prioritäten ihrer jeweiligen Umsetzung beschrieben. Als wichtigste Maßnahmen des Konzepts sind die Verlängerung der Bahnhofsunterführung (4.3), die Sanierung und Verbesserung des Fußgängersteges zum Parkhaus Lahnstraße (4.4), eine planerische Konzeption für den Güterbahnhof (4.5), die Entwicklung eines Fernbusbahnhofes (4.6) sowie die Schaffung eines barrierefreien und attraktiven Weges entlang der Wieseck (4.7) zu nennen. Die Teilaufhebung dient den angestrebten Zielen und Maßnahmen.



HA STADTENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT MBH, Stand: 21.12.12 Ausschnitt genordet, ohne Maßstab

Maßnahmenplan zum Teilräumlichen Entwicklungskonzept

4.5 Rahmenplanung

Die von den Stadtverordneten in der Sitzung am 20.02.2014 beschlossene Rahmenplanung für das Güterbahnhofareal ist als eine gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigende Planungsgrundlage anzusehen und dient als Grundlage für anstehende Förderantragstellungen. Die Ergebnisse der Rahmenplanung werden von dem Planern Heinz Jahnen Pflüger, Stadtplaner und Architekten Partnerschaft/Aachen in ihrer Erläuterung wie folgt beschrieben:

„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 Scenario, das durch die Gliederung des Gebietes in drei Nutzungsbereiche 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.

Die Nachfrage nach Stellplatzangeboten im Bahnhofsbereich Gießen ist nach wie vor ungebrochen. Der Rahmenplan entwickelt ein Scenario zur Erweiterung des bestehenden Stellplatzangebotes von ca. 230 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. […]Durch die Errichtung des neuen Parkhauses zwischen Bahnanlagen und bestehendem Parkhaus wird die Länge des sanierungsbedürftigen städtischen Parkhausteges deutlich halbiert."

Lageplan zur Rahmenplanung „Güterbahnhof“

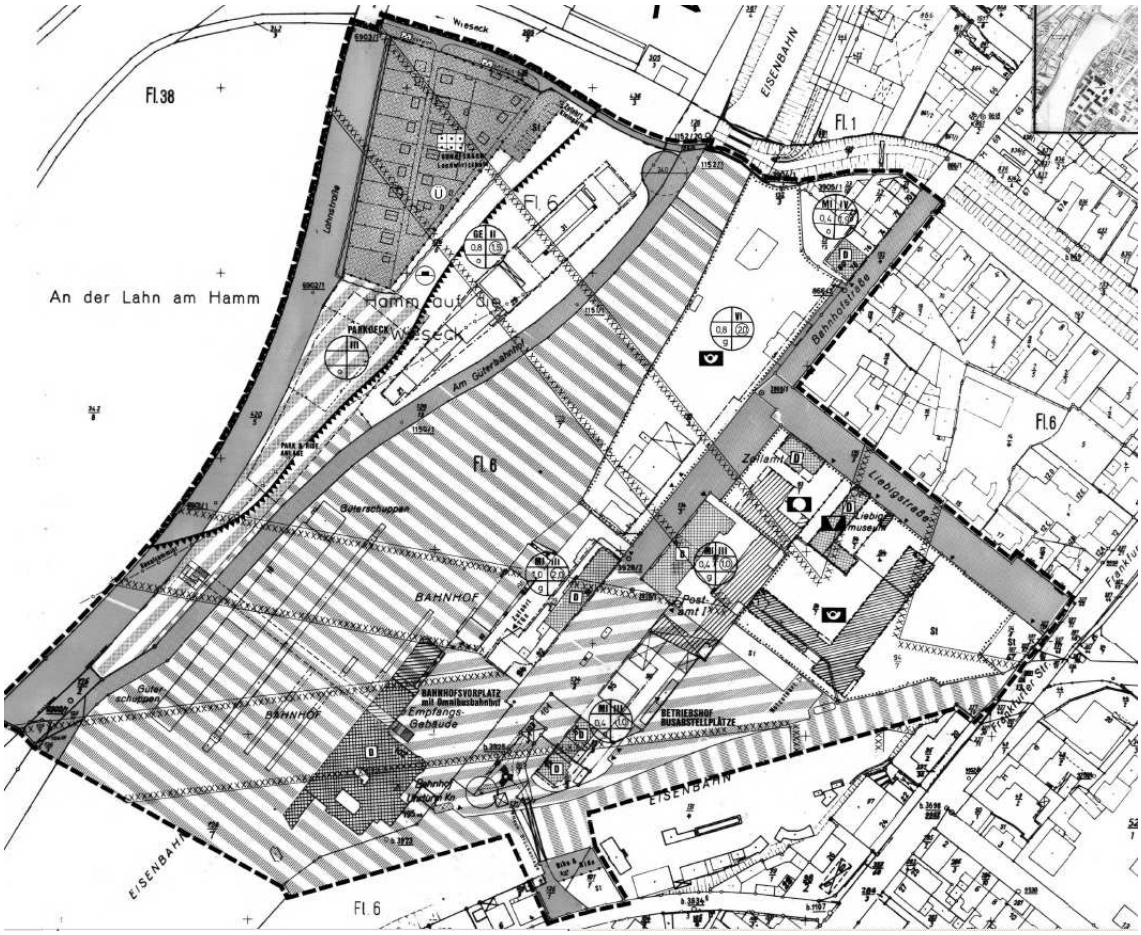
Die Planung des neuen Bahnhofsvorplatzes „Lahnstraße“ steht im Kontrast zum historischen „steinernen“ Bahnhofsvorplatz und orientiert sich am freiraumplanerischen Leitbild eines „grünen“ Platzes. Dieses Bild findet seinen Abschluss in einem neu konzipierten „Stadtbalkon“ als Abschluss der Platzsituation westlich der Lahnstraße. Aufbauend auf die Historie wird dieser neu geschaffene Aufenthaltsbereich durch die vorgeschlagene Errichtung eines gastronomischen Angebotes akzentuiert und „bespielt“.

Die Höhenentwicklung des neuen Bahnhofsplatzes erlaubt es nahezu ebenerdig aus der verlängerten Bahnsteigunterführung herauszutreten und erleichtert die Orientierung hin zu den geplanten Haltestellen des Fernbusbahnhofes. Eine bandartige Gliederung des Vorplatzes erleichtert die verkehrliche Organisation und erlaubt eine abschnittsweise Realisierung des geplanten Bahnhofsvorplatzes.“

4.6 Bebauungspläne

4.6.1 Bebauungsplan Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz"

Die am 21.11.2013 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossene 4. Änderung zur Teilaufhebung des Bebauungsplanes Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz" betrifft ein Teilgebiet dieses Bebauungsplans, der am 21.09.1989 rechtskräftig wurde.



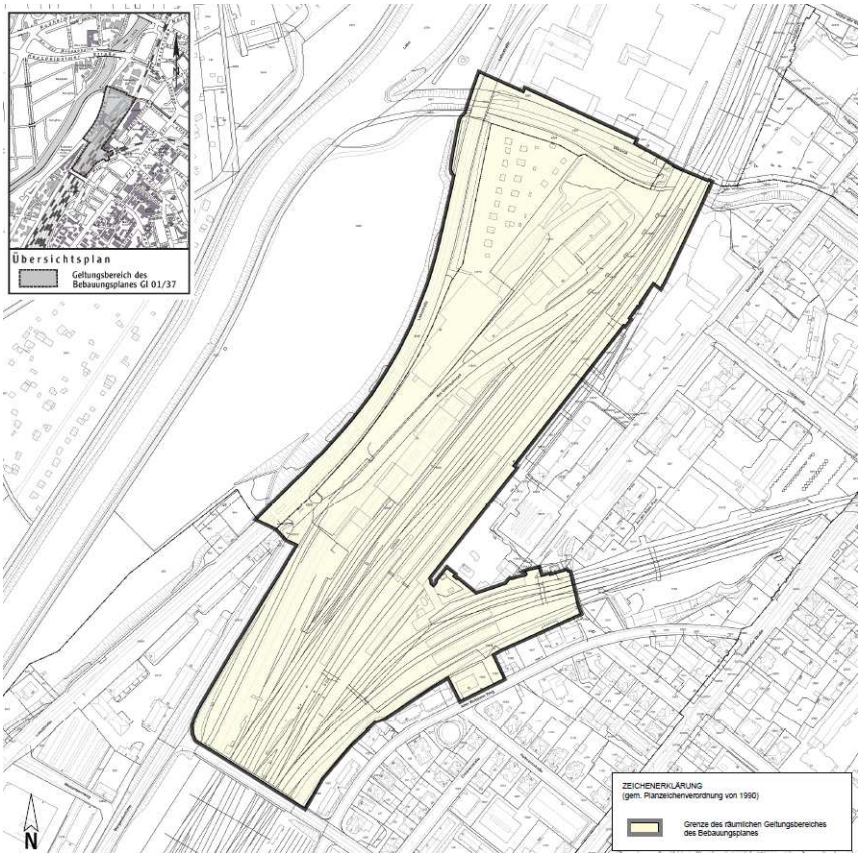
Auszug aus der Plankarte des Bebauungsplanes Nr. GI 01/04 "Bahnhofsvorplatz"

Dieser noch rechtskräftige Bebauungsplan stimmt in weiten Teilen nicht mit der tatsächlichen Entwicklung und heutigen Zielen der Stadtentwicklung überein. Er stellt die heute nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzten und bereits privatisierten sowie entwidmeten Anlagen am Güterbahnhof als Bahnanlagen dar und sieht den Ausbau der Straße „Am Güterbahnhof" vor. Zudem sind die Gebäude innerhalb des festgesetzten Gewerbegebietes teilweise aus der Nutzung genommen. Das im Bebauungsplan festgesetzte Kleingartengebiet wurde vom Vorhabengträger des 1. Bauabschnittes erworben; mit den angestammten Kleingärtnern wurden einvernehmliche Vereinbarungen und Entschädigungen zur Aufgabe ihrer Gärten getroffen, so dass auch diese Festsetzung des rechtskräftigen Bebauungsplanes überholt ist.

Mit der Privatisierung des Güterbahnhofareals und aufgrund der Erkenntnisse aus der Rahmenplanung sind diese Planvorgaben aufgrund gewandelter Nutzungsabsichten zu ändern. Die im Bebauungsplan festgesetzten gewerblichen und kleingärtnerischen Nutzungen sollen nicht fortgeführt werden. Ziel der Teilaufhebung ist es, diese Flächen dem Rahmenplan entsprechenden neuen Nutzungen zuzuführen.

4.6.2 Bebauungsplan Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof"

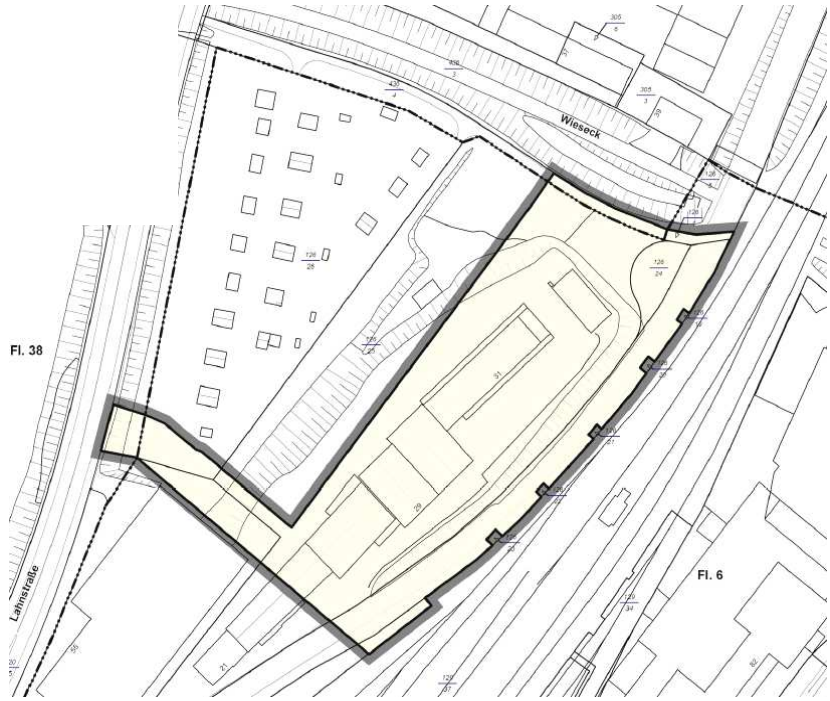
Am 11.10.2012 beschloss die Stadtverordnetenversammlung die Einleitung des Bebauungsplanes Nr. GI 01/37 „Am Güterbahnhof" um eine städtebaulich sinnvolle, zukunftsgerichtete Entwicklung des Güterbahnhofareals vorzubereiten und Investitionsabsichten und Maßnahmen lenken zu können. Die Fortführung des Verfahrens ist jedoch nur in Teilbereichen planungsrechtlich erforderlich und soll abschnittsweise erfolgen.



Geltungsbereich des eingeleiteten Bebauungsplanes GI 01/37 „Am Güterbahnhof"

4.6.3 Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Am Güterbahnhof I“

Der von der der „Grundstücksentwicklungsgesellschaft Güterbahnhof Gießen“ (GGG/mw) beantragten Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 20.02.2014 zugestimmt, da die vorgelegte Investorenplanung den Zielen dieser Rahmenplanung entsprach. Zwischenzeitlich trat die „mittelhessische wohnen plus GmbH“, Gießen in diesem Verfahren an Stelle GGG.



Es wurde für den in der nebenstehenden Abbildung dargestellten Plangeltungsbereich ein vorhabenbezogenener Bebauungsplan GI 01/37 "Am Güterbahnhof I" aufgestellt, rechtskräftug seit dem 19.07.2014. Das Plangebiet hat eine Größe von rund einem Hektar.

Der Geltungsbereich beschränkt sich auf den ersten Bauabschnitt der angestrebten wohnbaulichen Entwicklung und die dafür erforderlichen Erschließungsflächen.

Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes GI 01/37 "Am Güterbahnhof I"

Mit diesem Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Grundlagen für eine städtebauliche Aufwertung der bislang minderwertig oder gewerblich genutzten Flächen geschaffen. Es sollen zwei Gebäude mit Wohnnutzung und mit neuen Wegebeziehungen und angemessenen Grünflächen entstehen. Zudem initiiert das Vorhaben die weitere Entwicklung des aufgegebenen Güterbahnhofareals.

In der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird das Vorhaben wie folgt beschrieben:

„In einem ersten Bauabschnitt sollen zwischen der Lahnstraße und der Straße Am Güterbahnhof zwei Gebäude mit Wohnungsnutzung zu errichten. Die Planung orientiert sich an der Rahmenplanung „Güterbahnhof“. Die unattraktiven und teilweise ungenutzten Lagergebäude sowie der ungeordnete Bewuchs parallel des Bahnhofs sollen durch eine neue Bebauung und eine geordnete Eingrünung ersetzt werden. Die Fläche soll als Erweiterung des Siedlungsgebietes in Gießen entwickelt und das teilweise brachliegende Areal zwischen Bahn und Fluss in die Stadt eingebunden werden. Außerdem soll sich mit der Planung das Bild, das sich Bahnreisenden durch und nach Gießen derzeit bietet, nachhaltig verbessert werden.

Innerhalb des Plangebietes des vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sollen zwei spangenförmige Wohngebäude mit hauptsächlich 1-Zimmer-Appartements errichtet werden. Der zur

Bahnstrecke gelegene Teil der Gebäude soll als Erschließungsgang den Rücken der Gebäude bilden und dient als Puffer für die Schallemissionen der Bahn. Daran schließen sich die Wohnungen mit Blick in Richtung Lahn und Wieseck an. Die in Ergänzung zu dem vorliegenden Vorhaben in der Rahmenplanung dargestellten und im Rahmen eines weiteren Bauabschnittes geplanten lahnwärts daran anschließenden Gebäude sollen hingegen eine kleinteiligere Struktur erhalten."

Lageplan des Vorhaben- und Erschließungsplanes zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Mit Eintritt der Rechtswirksamkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ab dem 19.07.2014 wurde innerhalb seines räumlichen Geltungsbereiches der ursprüngliche Bebauungsplan GI 01/04 „Am Bahnhofsvorplatz" bereits durch die neuen Festsetzungen ersetzt und damit quasi aufgehoben.

4.7 Schutzgebietsausweisungen

4.7.1 Landschaftsschutzgebiet

Die Wieseckparzelle, die im Norden direkt an das Teilaufhebungsgebiet angrenzt, ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill". Die Verordnung über dieses Landschaftsschutzgebiet (vom 06.12.1996) hat zum Ziel, ein Miteinander der unterschiedlichen Schutz- und Nutzungsansprüche der Auenlandschaft der Lahn sowie ihrer Nebenflüsse zu ermöglichen.

4.7.2 Landschaftsschutz- und Überschwemmungsgebiet

Im Bereich der Kleingärten liegt das Aufhebungsgebiet innerhalb des rechtskräftig ausgewiesenen Überschwemmungsgebietes der Wieseck. Wenn dieser Bereich nach Aufhebung des Bebauungsplanes als unbeplanter Innenbereich einzustufen ist, so greifen hier dann im Falle einer Bebauung die Regelungen des § 78 Abs. 3 WHG.

4.7.3 Kulturdenkmäler

Im Aufhebungsgebiet befindet sich kein Kulturdenkmal nach § 2 Abs. 1 Hessischem Denkmalschutzgesetz (HDSchG). Lediglich am nordöstlichen Rand erfasst das Teilaufhebungsgebiet im Bereich der Wieseckwegparzelle den südlichsten Zipfel des Brückenrelikts der ehemaligen Hammstraße, welche nördlich der Wieseck bereits im Bereich des Stadtwerkegeländes aufgegeben wurde und nicht mehr fortgeführt wird. Trotzdem steht diese Brücke als Eisenbahnanlage aus dem 19. Jahrhundert unter Denkmalschutz und muss erhalten werden.

5. Städtebauliche Situation und gegenwärtiger Bestand

5.1 Gegenwärtige Nutzung

Das Gebiet der Planaufhebung umfasst abgesehen von dem stark frequentierten Parkhaus an der Lahnstraße und den davor liegenden Park+Ride-Plätzen fast ausschließlich unter- oder nicht mehr genutzte, vorwiegend eingeschossige bauliche Anlagen für eine städtebaulich suboptimale gewerbliche Nutzung. Lediglich das nördlich an die Lagerhallen am Güterbahnhof anschließende Bürogebäude der Bahn wird auch längerfristig noch von Bahnbediensteten genutzt werden. Weiterhin prägen überwiegend ungepflegte Freiflächen und ungeordnete Verkehrs- und Wegeflächen sowie Ruderalfluren das Gebiet. Auch die sich an Lahnstraße und Wieseckweg anschließende ehemalige Kleingartenanlage der Bahn ist in Auflösung begriffen.

Zur Lahnstraße hin wird im nördlichen Teilbereich die westliche Grenze des Aufhebungsgebietes nach wie vor durch eine dichte Straßenrandeingrünung geprägt, während der ehemalige Baumbestand im Bereich der Böschungskante im Februar 2014 gerodet wurde; eine diesbezügliche Rodungsgenehmigung wurde am 19.02.2014 erteilt.

Im Norden schließt an das Plangebiet der Gewässerverlauf und Uferbereich der Wieseck an. Es ist geplant, den bestehenden Fuß- und Radweg an der Wieseck in seiner jetzigen Lage und Gestalt aufzugeben um einen barrierefreien Uferweg, teilweise außerhalb der jetzigen Wegeparzellen, anzulegen.

Die östlich an das Gebiet der Aufhebung anschließenden Bahnhof und Bahngleisanlagen werden auch zukünftig hier die Standortqualität wesentlich bestimmen. Im Süden schließt zudem eine intensive Holzverladung an das Gebiet an, deren Zu- und Abfahrt weitestgehend am südlichen Rand über das Aufhebungsgebiet zur Lahnstraße hin erfolgt.

5.2 Erschließung

Das Plangebiet ist verkehrlich und versorgungstechnisch an die Lahnstraße angebunden. Im Osten wir das Gebiet zudem über die derzeitige städtische Verkehrsfläche „Am Güterbahnhof" erschlossen, die aber den Zielen der Rahmenplanung und den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes GI 01/37 „Am Güterbahnhof I" entgegen steht und im Rahmen der Neuordnung des Güterbahnhofareals aufgegeben werden soll.

Im Gebiet der Aufhebung befindet sich das städtische Parkhaus Lahnstraße, welches als „Park+Ride"-Angebot Bedeutung für Pendler über das Gießener Stadtgebiet hinaus hat.

Durch den am östlichen Plangebietsrand gelegenen Gießener Bahnhof wäre das Gebiet optimal an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, wenn es direkte und barrierefreie Zugänge zum Bahnhof gäbe. Tatsächlich aber ist ein Zugang zum Bahnhof nur über die vorhandene und sanierungsbedürftige Überführung und die Treppen- und Aufzugsanlagen des Parkhauses Lahnstraße möglich. Es fehlt eine barrierefreie Verlängerung der bestehenden Bahnhofsunterführung zu dem Güterbahn-

hofareal und der Lahnstraße, wie sie in der Rahmenplanung und dem Entwicklungskonzept zum Stadtumbau bereits vorgesehen ist.
Derzeit ist das Aufhebungsgebiet von der Innenstadt aus nur über die vorhandenen Fuß- und Radwegeverbindungen an der stark befahrenen Lahnstraße sowie den wenig attraktiven und mit einem Treppenaufgang versehenen Wieseckweg oder umwegig im Süden über die Klinikstraße zu erreichen.

II. TEIL: UMWELTBERICHT

6. Einleitung

6.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans

Die Stadt Gießen plant die Teilaufhebung des Bebauungsplans GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz" im Bereich „Am Güterbahnhof", der am 21.09.1989 rechtskräftig wurde. Der betreffende, 4,2 ha große Teil liegt an der Rückseite des Gießener Hauptbahnhofes. Das Aufhebungsgebiet wird im Norden begrenzt durch das Betriebsgelände der Stadtwerke an der Wieseck. Im Osten schließt das Plangebiet mit den Gleisanlagen der Bahn und dem Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Am Güterbahnhof I" ab. Im Süden und Westen endet das Gebiet der Aufhebung entsprechend der Plangebietsgrenze des Bebauungsplanes an der Lahnstraße und dem Einmündungsbereich der Straße Margaretenhütte.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes GI 01/37 „Am Güterbahnhof I" liegt innerhalb des ursprünglich für die Teilaufhebung beschlossenen Geltungsbereiches. Er wurde aber zwischenzeitlich zur Rechtskraft geführt, so dass er aus dem aktuellen Geltungsbereich der Teilaufhebung herauszunehmen ist, da er in seinem Bereich bereits den Bebauungsplan GI 01/04 „Bahnhofsvorplatz" überplant. Für die Ermittlung und Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Teilaufhebung wird im folgenden Umweltbericht dennoch dieses Gebiet in die Betrachtung einbezogen, da das mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglichte Vorhaben als 1. Bauabschnitt der angestrebten Gesamtentwicklung des Güterbahnhofareals zu verstehen ist.

In der Teilaufhebungsfläche werden derzeit folgende Festsetzungen getroffen:

- Bahnanlagen
- öffentliche Verkehrsflächen
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park- und Ride-Anlage)
- Gewerbegebiet
- Dauerkleingärten

Die derzeitige Nutzung entspricht in weiten Teilen diesen Festsetzungen. Allerdings sind die Bahnanlagen und das Gewerbegebiet teilweise aus der Nutzung genommen bzw. brachgefallen, was die Formulierung neuer städtebaulicher Ziele notwendig macht. Diese Zielvorstellungen werden im „Rahmenplan Güterbahnhof" des Planungsbüros HJP Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Prof. Dipl.- Ing. Dipl.-Designer Peter Jahnen dargestellt (vgl. Abb. S. 9). Dieses sieht im Nordbereich eine 4-5geschossige Wohnnutzung um eine neu angelegte Wieseckerweiterung vor. Ein neuer Fuß-Radweg (größtenteils außerhalb des Teilaufhebungsgebiets auf der Wieseckparzelle gelegen) soll das neue Baugebiet mit dem Bahnhofsviertel jenseits der Gleise verbinden. Der im vorliegenden Bebauungsplan noch als Bahnfläche dargestellte Bereich östlich des bestehenden Parkhauses soll eine Parkhauserweiterung aufnehmen. Im Süden wird ein zentraler Haltepunkt für die europaweiten Fern- sowie Regionalbuslinien geplant, der mit Gewerbebauten eingefasst und mittels einer Verlängerung der bestehenden Unterführung direkt an den Bahnhof angeschlossen werden soll.

Die Realisierung dieser Rahmenplanung ist folgendermaßen vorgesehen:

- Nach der Teil-Planaufhebung ist der Parkhausbau nach § 34 BauGB genehmigungsfähig. Das Parkhaus umfasst im derzeitigen Planungsstadium eine Grundfläche von ca. 4.500 m². Der jetzige Laufsteg wird durch dieses neue Parkhaus geführt und damit verkürzt.

- Für die bahnnahen beiden 5stöckigen Wohngebäude im Nordosten wurde ein vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 13a Abs. 1 BauGB (Fallgruppe 1) ohne Umweltprüfung aufgestellt. Die Gebäude umfassen eine Flächengröße von ca. 2.200 m², die vorgesehene Erschließung, Stellplätze etc. werden ca. 5.700 m² in Anspruch nehmen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan GI 01/37 „Am Güterbahnhof I" ist seit dem 19.07.2014 rechtskräftig.

- Nach Realisierung dieser Wohngebäude ist die geplante weitere Wohnbebauung nach § 34 BauGB genehmigungsfähig. Es handelt sich um 8 Punkthäuser mit einer Flächengröße von ca. 3000 m², für Erschließung und Stellplätze sind nochmals ca. 4500 m² zu veranschlagen.

- Eine Bebauungsplan-Aufstellung für den südlichen Teilaufhebungsbereich mit Busbahnhof, Kreisel und Gewerbebauten ist seit 2012 eingeleitet, wird derzeit aber noch nicht weiter verfolgt.

Da die Teilaufhebung einen Großteil dieser Entwicklungen rechtlich ermöglicht und eine ggf. zeitnahe Durchführung des weiteren Aufstellungsverfahrens eines Bebauungsplans für den Busbahnhof eine kumulative Betrachtung der Umweltauswirkungen notwendig macht, wird dieser Umweltbericht zur Teilaufhebung die gesamte Rahmenplanung diskutieren.

6.2 Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplänen

6.2.1 Regionalplan

Der Regionalplan Mittelhessen stellt für das Plangebiet „Vorranggebiet Siedlung – Bestand", „Schienenverkehr Fernverkehrsstrecke – Bestand" sowie „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen" dar. Letzteres gilt insbesondere für den gesamte Lahn- und Wiesecktalraum und umfasst somit auch den gesamten Innenstadtbereich Gießens. Hier gelten folgende Zielsetzungen:

- Freihaltung von Kalt-/Frischluftentstehungsgebieten und Kalt-/Frischluftabflussbahnen
- Freihaltung von Bebauung und anderen Hindernissen für Kalt-/Frischluftproduktion und -transport
- Verhinderung von Planungen und Maßnahmen, die die Durchlüftung von klimatisch oder lufthygienisch belasteten Ortslagen behindern
- Reduktion des Ausstoßes lufthygienisch bedenklicher Stoffe, keine weiteren Emittenten

Bei einer Überlagerung dieser Gebiete mit einem „Vorranggebiet Siedlung – Bestand" ist der klimatischen Funktion im Rahmen der Bauleitplanung besondere Beachtung zu schenken.

6.2.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Stadt Gießen stellt für den Bereich der Teilaufhebung gewerbliche Baufläche, Flächen für Bahnanlagen, Verkehrsfläche, Parkfläche und Kleingartenfläche dar. Damit wird der derzeitige, städtebaulich aber nicht mehr befriedigende Bestand abgebildet. Entsprechend

muss der Flächennutzungsplan an die nun vorliegende neue Zielsetzung angepasst werden, was im Geltungsbereich des o.g. vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Wege der Berichtigung erfolgt.

Darüber hinaus ist eine Altlast gekennzeichnet (Näheres Kap. 7.1.5).

6.2.3 Landschaftsplan

Das Teilaufhebungsgebiet gehört zum Biotopkomplex „Ortslage" und wird als „stark verarmt" eingestuft. Das Landschaftsbildtyp „Siedlungsgebiet jüngerer Zeit" gilt als „stark überformt". Als Zielvorstellungen für den Biotopkomplex „Ortslage" werden allgemein genannt:

- Erhöhung des Grünflächenanteils
- großkronige Bäume im Straßenraum
- Entsiegelung
- Extensivierung der Grünflächenpflege
- Förderung der Anpflanzung von Laubbäumen, -sträuchern und Fassadenbegrünung

6.2.4 Bebauungsplan

Die derzeit gültigen Festsetzungen (Bahnanlagen, öffentliche Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park- und Ride-Anlage), Gewerbegebiet, Dauerkleingärten) werden schon in Kap. 4.6 und 6.1 dargestellt. Die tatsächliche Situation im Bestand sowie die geplanten Nutzungen entsprechen nicht diesen Festsetzungen, weshalb die Teilaufhebung erfolgen soll.

6.2.5 Schutzgebiete

Die Wieseckparzelle, die direkt an das Teilaufhebungsgebiet angrenzt, ist Teil des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill". Die Kleingärten liegen im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Wieseck.

7. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

7.1 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

7.1.1 Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur des Plangebiets ist sehr heterogen. Im Norden, noch außerhalb des Teilaufhebungsgebiets, verläuft die Wieseck in einem ausgebauten, naturfernen Bett. Daran schließt sich an der Lahnstraße im Nordwesten ein strukturreiches Kleingartengelände an, von dem ein 10 m hoher, steiler, bis vor kurzem mit Berg- und Spitzahornen bewachsener Hang zu den östlicher gelegenen Gewerbeflächen führt. Diese sind größtenteils hoch versiegelt, weisen z.T. aber auch größere Schotterflächen auf. Weiter südlich befinden sich das Parkhaus, verschiedene Parkplätze und alte Güterbahnhofsgebäude mit verschieden befestigten Vorflächen (Asphalt, Beton, Schotter). Im Westen bildet die stark befahrene Lahnstraße die Grenze.

7.1.2 Naturraum und Relief

Das Teilaufhebungsgebiet gehört zum Gießener Lahntal. Es liegt direkt am Rand der Lahn- und Wieseckaue, wo die flache Auenlandschaft im Westen relativ steil auf die hochgelegene Talterrasse im Osten führt. Das natürliche Relief ist allerdings durch wasserbauliche Maßnahmen an Lahn und Wieseck sowie den Bau der Bahnstrecke und der Lahnstraße vollständig anthropogen überprägt.

Der Steilhang ist ein Überbleibsel einer früheren Wieseck-Begradigung; diese floss ehemals am Fuße des Hangs nach Süden, um in eine Lahnschleife zu münden, die es wiederum seit den 1970/80er Jahren nicht mehr gibt (vgl. Abb. 1 - Abb. 4). Sowohl Gleiskörper, Gewerbegebiet und Bahnhofsgelände als auch die Lahnstraße sind aufgeschüttet. Die von Relief und Boden wohl noch am naturnahsten erhaltende Fläche ist der Bereich der Kleingärten, wobei in diesem Bereich der o.g. verfüllte ehemalige Wieseck-Verlauf zu finden ist und es auch hier zu flächigen Auffüllungen gekommen ist.

Abb. 1: Stadtplan 1888

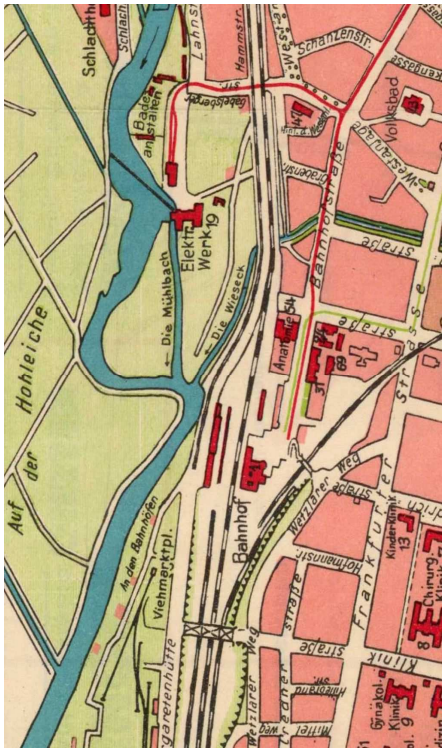


Abb. 2: Stadtplan 1930

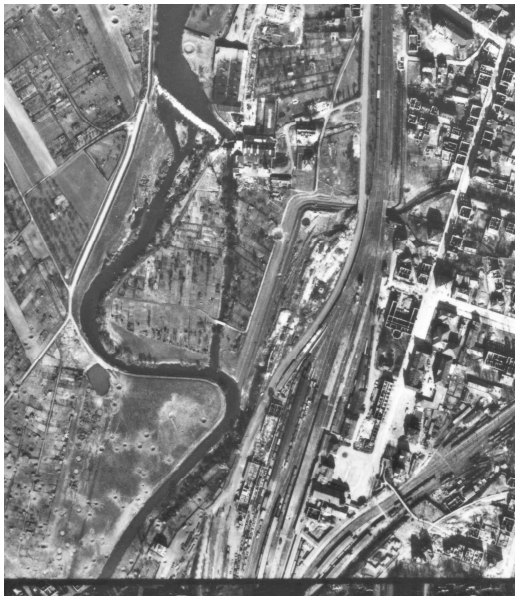


Abb. 3: Luftbild 1945

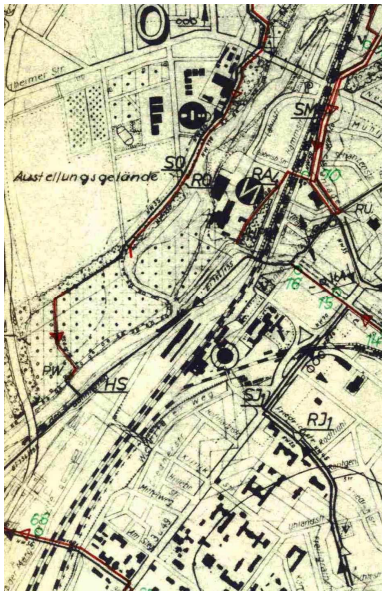


Abb. 4: Versorgungsplan 1960

7.1.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Das Teilaufhebungsgebiet wurde 2012 vom Büro REGIOPLAN floristisch und faunistisch untersucht. Folgende Biotoptypen wurden festgestellt:

Kürzel	Beschreibung	Vorkommen im Plangebiet
Höhere Gehölze		
BA	Lindenallee	an der Lahnstraße
sBV	Ahorndominierter Gehölzbestand	2014 gerodet
SNv	Ufergehölzsaum heimisch, standortgerecht, voll entwickelt (überw. Silberweiden), aber verinselt und Störungen ausgesetzt	an der Wieseck
niedrigere Gehölze		
SRv	spontane Gebüsche und Hecken, sträucherbetont (Holunder, Rosen, Hartriegel- und häufig Brombeerarten, Sommerflieder), auch mit einzelnen Bäumen, auf mittleren Standorten, bis 6 m hoch	Böschung Lahnstraße, am Güterbahnhofsgebäude
SPv	Flächenhaft von Brombeere dominierte Bestände	kleinflächig verstreut
Sv	Gehölzbestände bis 6m, überwiegend aus Pflanzungen hervorgegangen, mit Zierpflanzenanteil.	an der Kleingartenanlage
Svj	Jüngerer oder kleiner Hecken-/Gebüschbestand, sträucherbetont, auch kleine Bäume	kleinflächig an der Straße „Am Güterbahnhof" und an der „Margarethenhütte"
Ruderal- und Therophytenfluren („Unkrautbestände")		
NT	Wärmeliebende Therophytenfluren, überwiegend auf Schotter oder in Pflasterfugen, deutlich reduzierter Habitatfunktion durch Verinselung und geringe Entwicklungszeit. Typische Arten: Trespen-Federschwingel (*Vulpia bromoides*), Kahles Bruchkraut (*Herniaria glabra*), Dreifinger-Steinbrech (*Saxifraga tridactylites*), Klebriges Kreuzkraut (*Senecio viscosus*), Quendelblättriges Sandkraut (*Arenaria serpyllifolia*), Fuchsrote Borstenhirse (*Setaria pumila*), Bleiches Hornkraut (*Cerastium pallens*). Häufige begleitende und trockenheitsverträgliche Stauden sind z.B.: Einjähriger Feinstrahl (*Erigeron annuus*), Natternkopf (*Echium vulgare*), Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgare*), Platthalmrispengras (*Poa compressa*), Schmalblättriges Greiskraut (*Senecio inaequidens*), Kanadisches Berufkraut (*Conyza canadensis*), Wilde Möhre (*Daucus carota*), Gewöhnliche Nachtkerze (*Oenothera biennis*)	Schotter der Bahnanlagen, gewerblicher Lagerplatz
HF	Ausdauernde Ruderalfluren betont frischer bis mäßig feuchter, nährstoffreicher Standorte, verinselte Lage, artenarme Ausbildung Typische Arten: Große Brennessel (*Urtica dioica*), Gewöhnliche Quecke (*Elymus repens*), Glatthafer (*Arrhenatherum elatius*), Wiesenschwingel (*Festuca pratensis*)	Wieseckböschung, am Parkplatz an der Wieseck

HT	Wärmeliebende ausdauernde Ruderalfluren auf Schotter oder in Pflasterfugen, mit Störungen, verinselte Lage . Typische Arten: Wilde Möhre (*Daucus carota*), Nattternkopf (*Echium vulgare*), Kleinblütige Königskerze (*Verbascum thapsus*), Jakobskreuzkraut (*Senecio jacobaea*), Weißer Steinklee (*Melilotus albus*), Echtes Johanniskraut (*Hypericum perforatum*), Sommerflieder (*Buddleja davidii*), Gewöhnliche Kratzdistel (*Cirsium vulgare*), Stinkstorchschnabel (*Geranium robertianum*), Gewöhnliche Nachtkerze (*Oenothera biennis*), Ackerkerbel (*Torilis arvensis*), Kleinköpfige Rispenflockenblume (*Centaurea stoebe ssp. micranthos*)	Schotter der Bahnanlagen, gewerblicher Lagerplatz
Vegetationsarme und –freie Flächen		
T	Versiegelte Flächen (Ortbeton, Asphalt, Fundamente), vegetationsfrei	Straßen, Parkplätze
TP	Teilversiegelte Flächen (Pflaster), weitgehend vegetationsfrei	Fußwege, Teilflächen vor den Gebäuden
S	Schotter- und Kieswege und –Flächen, weitgehend unbewachsen	Bahngleise, Lagerflächen, Parkplatz an der Wieseck
D	Dachfläche nicht begrünt	Gebäude
Gärten und Zierflächen		
HR	Straßenränder intensiv gepflegt, artenarm, Grünlandfragmente oder annuelle Ruderalfluren	Verkehrsinseln, Parkplatzbegrünung
CG	Gärten mit überwiegendem Ziergartenanteil	Kleingartenanlage
GZ	Zierrasen	kleinflächig

Tab. 1: Biotoptypen im Teilaufhebungsgebiet

Die Biotope und Vegetationsstrukturen des Untersuchungsgebietes sind durchgängig geprägt von menschlichen Eingriffen und Standortveränderungen. Die Gehölzbestände, auch die spontan angesiedelten, sind und waren durch zahlreiche Störungen und fehlende Entwicklung aus Nachbarbeständen weitgehend artenarm und wenig naturnah. Viele Biotope verlieren aufgrund des Siedlungseinflusses, ihrer Nähe zu Verkehrstrassen oder wegen Verinselung und damit eingeschränkter ökologischer Funktion an Wert. Hiervon sind die Flächen mit Therophyten (kurzlebige Wildkräuter) oder wärmeliebenden Hochstauden ausgenommen, da diese auf den mageren und flachgründigen Standorten vergleichsweise artenreich ausgebildet sind und von nachbarlichen Gebäude- und Gesteinsflächen mikroklimatisch zusätzlich profitieren.

Folgende Vogelarten wurden 2012 im Teilaufhebungsgebiet vorgefunden:

- Brutvogelarten: Amsel, Bachstelze, Blaumeise, Elster, Grünfink, Hausrotschwanz, Heckenbraunelle, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Ringeltaube, Rotkehlchen, Star, Zaunkönig, Zilpzalp
- Nahrungsgäste: Bluthänfling, Rabenkrähe, Straßentaube, Turmfalke

Das Gehölz auf dem Hang diente im Winter 2013/14 als Rastplatz für Krähen- und Dohlenschwärme.

Im Kleingartengelände, das innen nicht begangen werden konnte, könnte von der Struktur her der Haussperling brüten; er wurde aber dort - wie auch an den Güterbahnhofsgebäuden - nicht nachgewiesen (z.B. durch Rufe). Höhlenbrüter gibt es in den Weiden an der Wieseck sowie in den Linden an der Lahnstraße. Im Gehölzbestand auf der Böschung fanden sich überwiegend Gebüschbrüter, daher ist davon auszugehen, dass dort nur wenige Höhlen vorhanden waren.

Alle nachgewiesenen Vogelarten haben einen günstigen Erhaltungszustand.

Zauneidechsen wurden nur auf den Gleisflächen südlich des Teilaufhebungsgebietes gefunden.

Fledermäuse wurden im Plangebiet 2013 ebenfalls vom Büro REGIOPLAN kartiert. Dabei wurden Zwergfledermäuse und Großer Abendsegler, entlang der Wieseck auch ein Abendsegler ohne Artbestimmung sowie Wasserfledermäuse auf Jagdflügen nachgewiesen. Die Tiere orientierten sich stark an Leitstrukturen wie den Gebäude- und Gehölzkanten und der Wieseck. Quartiersnachweise gelangen nicht, dennoch ist davon auszugehen, dass die spaltenreichen Güterbahnhofsgebäude als Tagesquartiere für Zwergfledermäuse dienen. Ebenso wurde 2014 ein ehemals bekanntes Abendseglerquartier in der benachbarten Lahnaue untersucht – es existiert leider nicht mehr.

Die nachgewiesenen Tierarten sind allesamt typisch für die Biotopstrukturen im Teilaufhebungsgebiet, es sind störungsunempfindliche Kulturfolger.

7.1.4 Schutzgut Boden

Boden und Relief sind anthropogen komplett überprägt. Wieseck und Lahn sind verlegt worden (ehemalige Verläufe vgl. Abb. bis Abb. 4). Das gesamte Gelände im Bereich der ehemaligen Lahnschleife wurde mit dem Bau der Lahnstraße mit Bauschutt und Erdaushub aufgeschüttet. Die Halden haben eine Höhe von bis zu mehr als 9 m, selbst im Bereich der tief gelegenen Kleingärten ist das Gelände um 1 m aufgeschüttet. Daher ist der gesamte Bereich westlich der Straße „Am Güterbahnhof" als Altlast gekennzeichnet. Es gibt keine Erkenntnisse über akute Verunreinigungen, auszuschließen sind sie jedoch nicht. Anfallender Bodenaushub wird voraussichtlich abfalltechnisch nicht nutzbar sein.

Der Gleisschotter der Bahngleise ist wahrscheinlich mit Schadstoffen belastet und muss bei Ausbau der Gleise gereinigt werden.

Unter den diversen Aufschüttungen ist – als ehemals natürlicher Boden - mit lehmigen Auenablagerungen zu rechnen.

7.1.5 Altlastenrelevante Flächen (AMT FÜR UMWELT UND NATUR DER STADT GIEßEN)

Die Flurstücke im Teilaufhebungsgebiet, die auf Grund der vorherigen und/oder gegenwärtigen Nutzung als altlastenrelevant einzustufen sind, sind in Tab. 2 zusammengestellt.

Abb.	Adresse/ Lage	Aktenzeichen Land Hessen	Aktenzeichen Umweltamt	altlastenrelevante Nutzung	Gemarkung Gießen, Flur 6 Flurstücke
1	Am Güterbahnhof 21 - 31	531.005.047-001.031	39.47.08.0211	Bahnhof Außenanlagen, Spedition, Güterumschlag und Lagerservice	126/24 126/25
2	Am Güterbahnhof 10	531.005.019-001.007	39.47.08.0211	Durchführung von Speditions- und Transportgeschäften, Tanklager	129/24
3	Lahnstraße/ Wieseckmündung	531.005.000-000.035	39.40.07.0014 (AA 14)	Altablagerung	126/24 126/25 126/26 126/28 126/29
4	Am Güterbahnhof o. Nr., Bahnhof Gießen	531.005.018-001.022	39.47.08.0211	Bahnhof Außenanlagen	129/25 129/37 (tlw.)

Tab. 2: Altlastenrelevante Flächen

Auf diesen Flächen besteht der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen, es handelt sich somit bei den genannten Flurstücken um altlastverdächtige Flächen im Sinne des Gesetzes (§ 2 Abs. 6 BBodSchG). Sie sind im Altflächenkataster des Landes Hessen bzw. der Altflächendatei der Stadt Gießen erfasst. Zu den einzelnen Flächen:

Am Güterbahnhof 21 – 31 (siehe Kennzeichnung A in Abb. 5):

Das Grundstück ist wegen der ehemaligen gewerblichen Nutzung als Altstandort unter dem Az. 531.005.047-001.031 in der Altflächendatei des Landes Hessen erfasst. Gleichzeitig liegt es im Bereich der Altablagerung AA 14 (s.u.). Auf der ursprünglich mit Gleisen erschlossenen Fläche befanden sich überwiegend Speditionen und Lagerbetriebe. Seitens des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) wird das Gefährdungspotential, das die Wahrscheinlichkeit einer - aus den bisherigen Nutzungen resultierenden – Umweltbeeinträchtigung beschreibt, als „hoch" eingeschätzt.

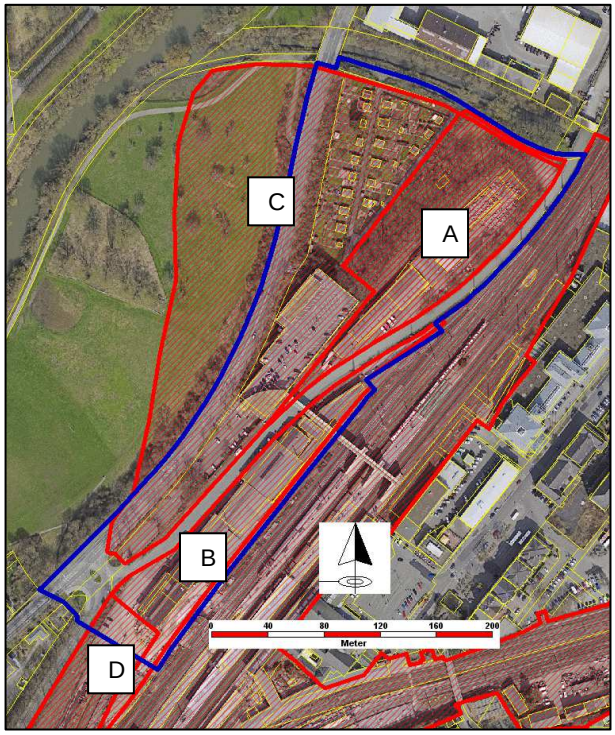


Abb. 5: Von der Teilaufhebung (blau) betroffene Altflächen (rot)

Im Rahmen der „Detailuntersuchung – Stufe IIa" wurden auf der Fläche vier Sondierungen niedergebracht. Bei der Analyse von Bodenproben auf Mineralölkohlenwasserstoffe wurden keine relevanten Konzentrationen festgestellt, so dass die Gutachter umwelttechnisch keinen weiteren Handlungsbedarf sehen. Beim fachgutachterlich begleiteten Ausbau eines Erdtanks auf der Fläche wurden ebenfalls keinerlei Auffälligkeiten festgestellt, die auf einen nutzungsbedingten Eintrag von Mineralölkohlenwasserstoffen schließen lassen.

Eine Analyse auf weitere Schadstoffe wurde nicht durchgeführt, jedoch wurden bei den Sondierungen Auffüllungsmächtigkeiten von mehr 9,0 m festgestellt.

Für diese Fläche liegen Gutachten vor (siehe Liste siehe S. 37).

Am Güterbahnhof 10, Az.: 531.005.019-001.007 (siehe Kennzeichnung B in Abb. 5):

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

Gutachten zu dieser Fläche liegen nicht vor, entsprechende altlastenfachliche Untersuchungen wären im Falle einer geplanten Umnutzung ggf. erforderlich.

AA 14 Park & Ride Wieseck Mündung, Az.: 531.005.000-000.035 (siehe Kennzeichnung C in Abb. 5):

Bei der Altablagerung handelt es sich um die Verfüllung ehemaliger Gewässerläufe und Senken. Die Ende der 1960er Jahre vorgenommene Auffüllung ist bis zu 9 Meter mächtig und setzt sich überwiegend aus Bodenaushub mit Bauschuttbeimengungen zusammen. Im Zuge der Gründungsarbeiten für des P & R-Parkhaus an der Lahnstraße wurde beim Aushub der östlichen Fundamente ein auffälliges „weißes Material" angetroffen. Nach genauerer Bodenuntersuchung und chemischen Analysen wurde das Material aufgrund seines hohen Aluminiumgehaltes als Hochofenschlacke einer ehemaligen Gießerei eingestuft.

Das Regierungspräsidium Gießen bezeichnet das „weiße Material" am 01.03.1991 als Erdaushub mit Einschränkungen und verfügt, dass das noch vor Ort verbliebene Material einzukapseln ist und vor weiteren Baumaßnahmen vertiefende Altablagerungsuntersuchungen durchzuführen sind. Da sich mittlerweile sowohl die Werte als auch die Kriterien für die abfall- und umwelttechnische Einstufung von Materialien geändert haben, ist – für den Fall, dass bei zukünftigen Baumaßnahmen „weißes Material" angetroffen wird - eine Neubewertung vorzunehmen.

Auf der Altablagerung „AA 14 Park & Ride Wieseck Mündung" befinden bzw. befanden sich einzelne Altstandorte. Neben dem o.g. Altstandort „Am Güterbahnhof 21 – 31" wurde z.B. im Rahmen des Parkhausneubaus die Betriebstankstelle einer hier ehemals ansässigen Spedition altlastenfachlich untersucht und zurückgebaut.

Für diese Fläche liegen zahlreiche Gutachten vor (Liste siehe S. 37).

Bahnhof Gießen, Außenanlagen, Az.: 531.005.018-001.022 (siehe Kennzeichnung D in Abb. 5):

Vergleichsweise kleine Flächen des Geltungsbereiches gehören auch heute noch zu den Außenanlagen des Bahnhofs Gießen, wie z.B. das Flurstück Gemarkung Gießen, Flur 6, Nr. 129/25 südöstlich des Güterbahnhofs und Teile des Flurstücks Gemarkung Gießen, Flur 6, Nr. 129/37 südsüdwestlich des Güterbahnhofs. Wegen der bisherigen Nutzungen wird hier die Wahrscheinlichkeit einer Untergrundbeeinträchtigung seitens des HLUG als „hoch" angesehen.

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

7.1.6 Schutzgut Wasser

Die am nördlichen Rand des Geltungsbereiches verlaufende Wieseck ist als relevantes Gewässer im Sinne der EU Wasserrahmenrichtlinie eingestuft und im Bewirtschaftungsplan und Maßnahmenprogramm Hessen 2009 – 2015 aufgenommen.

Die Fläche der Dauerkleingärten liegt im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Wieseck und gilt auch für die Lahn als Rückstaubereich bei Extremhochwässern.

Die Grundwasser- und Untergrundverhältnisse sind durch eine sehr starke Überprägung in den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts beeinflusst. Bis Ende der 1960 Jahre flossen parallel zu den Gleisen die Wieseck und ein Mühlgraben durch das Untersuchungsgebiet. Beide mündeten in die ursprüngliche Lahn in Höhe des heutigen Parkhauses. Mit Verlegung der Wieseckmündung an die heutige Stelle, dem Rückbau des Mühlgrabens und der Begradigung der Lahn wurde das gesamte Gelände flächig bis zu 10 Meter aufgefüllt. Das Grundwasser bewegt sich in den Talkiesen und Talsanden in rund 3 Meter Tiefe, wobei der Grundwasserstand sowohl vom Lahn- als auch vom Wieseckwasserspiegel beeinflusst wird. Möglicherweise wirkt sogar das alte Wieseckbett noch als Vorflutrinne zur Wieseck hin.

Die Grundwasserneubildung über die Niederschlagsversickerung ist durch die bereichsweise vorkommenden Auelehme eher gering, genauso wird die Grundwasserergiebigkeit für die quartären Sande und Kiese in der Hydrogeologischen Karte 1:50 000 L 5516 Blatt Wetzlar als gering angegeben. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwasserleiters wird in der hydrogeologischen Karte wegen der relativ geringen Grundwasserflurabstände mit mittel bewertet.

Wassergewinnungsanlagen für Trink- oder Brauchwasser sowie Wasserschutzgebiete sind im Plangebiet nicht vorhanden.

7.1.7 Schutzgut Klima und Luft

Abb. 6 bis 8 zeigen einen Auszug aus dem aktuellen Klimagutachten der Stadt Gießen. Hiernach gehören Parkhaus, Gewerbehallen, Güterbahnhofshallen und Gleisanlagen zu den Siedlungsräumen mit bioklimatisch weniger günstiger Situation. Kleingartenanlage und Wiesecklauf gehören zu den Kaltluftliefergebieten mit nur mäßiger Funktion.

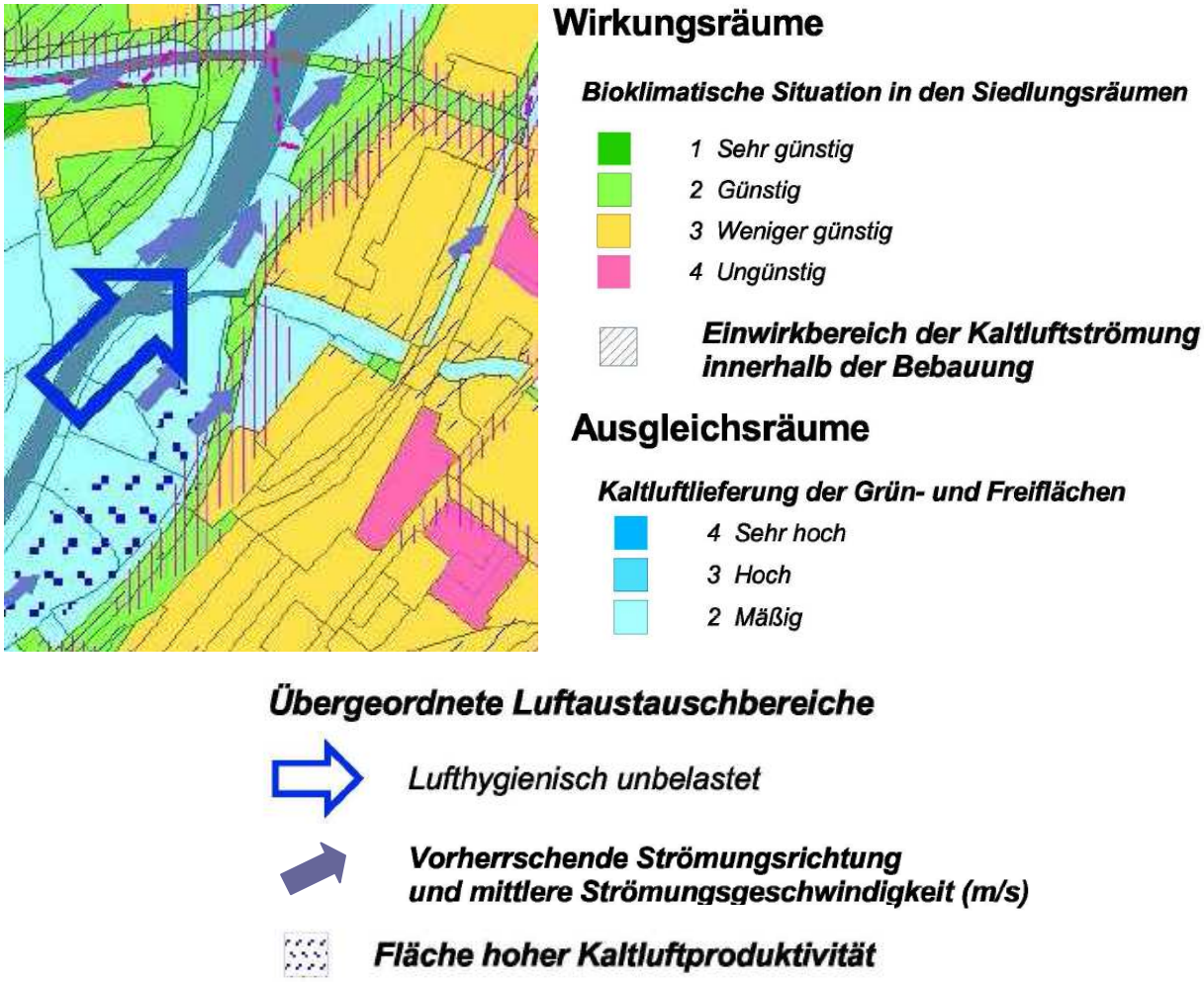


Abb. 6: Wirkungs- und Ausgleichsräume, Luftaustauschbereiche (Klimagutachten der Stadt Gießen 2014)

Allerdings haben Wieseckaue und Kleingartengebiet eine wichtige Funktion für den Luftaustausch: In der Lahnaue gibt es Flächen mit hoher Kaltluftproduktion. Diese lufthygienisch unbelastete Luft strömt durch die Lahnaue Richtung Nordwesten und wird über Kleingartengelände und Wieseckaue in die bioklimatisch belasteten Siedlungsräume geleitet (vgl. Einwirkbereich der Kaltluftströmung). Daher werden diesen Flächen wie auch der Lahnaue selbst eine sehr hohe bioklimatische Bedeutung zuer-

kannt. Das Klimagutachten bewertet außerdem Grünflächen im 300m-Umkreis von Siedlungsräumen mit sehr hoher bioklimatischer Belastung, zu denen auch Kleingärten und Wieseckaue gehören (vgl. Abb. 8), zusätzlich als besonders bedeutend.

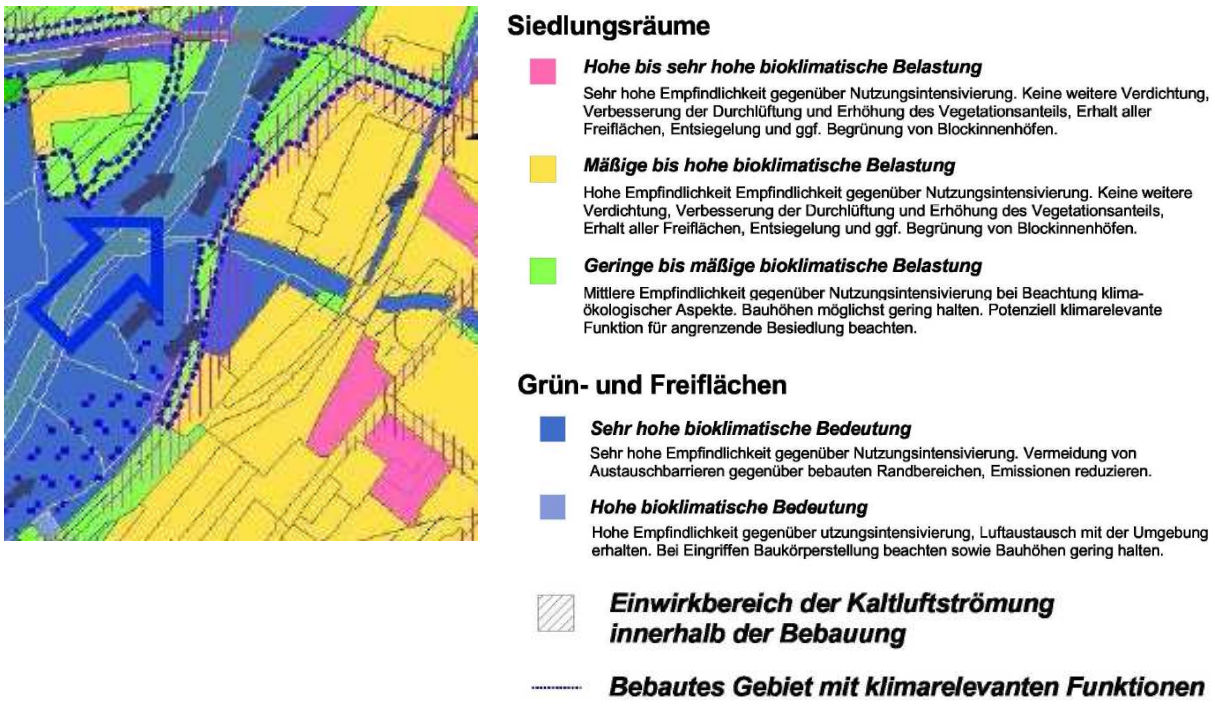


Abb. 7: Bioklimatische Bedeutung der Siedlungsräume und Freiflächen (Klimagutachten Stadt Gießen 2014)

Anhand dieser Bewertung gibt das Klimagutachten der Stadt Gießen folgende Handlungsempfehlungen:

Bioklimatische Wirksamkeit	Grund der Einstufung	Beurteilung der Empfindlichkeit	Maßnahmen
Sehr hohe Bedeutung	Luftaustausch zwischen Kaltluftentstehungsgebieten und belasteten Siedlungsräumen (Leitbahnen).	Höchste Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderung.	• Strömungsquerschnitt (300 m) sichern • Vermeidung, Aufweitung oder Beseitigung baulicher und sonstiger Strömungshindernisse • Abriegelnde Randbebauung vermeiden • Bauliche Folgenutzungen längs zur Luftleitbahn ausrichten • Erhalt des Grünflächenanteils • Versiegelung minimieren • Verbesserung der Reichweite über „Grüne Trittsteine“ • Vermeidung oder Verringerung von Luftschadstoffemissionen
	Grünflächen mit direktem Bezug zu bioklimatisch ungünstigen Siedlungsräumen.	Höchste Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsänderung.	• Erhalt des Grünflächenanteils • Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen • Grünflächen vernetzen • Baumbestand optimieren • Vermeidung oder Verringerung von Luftschadstoffemissionen • Immissionsschutzpflanzungen entlang von Hauptverkehrsstraßen

Tab. 3: Empfindlichkeit und Maßnahmenvorschläge für Flächen mit sehr hoher bioklimatischer Bedeutung

Abb 8: Grünflächen im 300m-Umfeld von bioklimatisch ungünstigen Siedlungsräumen

7.1.8 Schutzgut Landschaft/Ortsbild

Das Teilaufhebungsgebiet bildet die räumliche Kante des Siedlungsbereichs zum Außenbereich. Die hohe Böschung zur Lahnstraße ist durch Gehölzpflanzung, Lindenallee und Anpflanzungen am Parkhaus gut eingegrünt; auch die nun gefällte Gehölzbestand auf der Böschung konnte von der Lahnaue aus gut wahrgenommen werden. Dennoch prägen eher die hohen Gebäude des Parkhauses und – außerhalb des Teilaufhebungsgebiets gelegen – der Neuen Post und des Stadtwerkehochhauses die Sicht von der Lahnaue aus. Von den anderen drei Seiten ist das Teilaufhebungsgebiet kaum einsehbar.

Innerhalb des Gebietes machen die unternutzten Flächen des Gewerbegebiets einen maroden, unordentlichen Eindruck. Die zwischenzeitlich bereits in Teilen aufgegebene Kleingartenanlage ist für die Allgemeinheit nicht zugänglich und hat, da sie „im Loch" liegt, kaum Wirkung auf das Landschafts- und Ortsbild. Die Kurzzeitstellplätze und die Flächen um das Parkhaus herum sind nüchtern ohne Aufenthaltsqualität gestaltet.

7.1.9 Schutzgut Mensch, Gesundheit, Lärm

Das Plangebiet ist stark verlärmt. Lärmquellen sind der Straßenverkehr auf der Lahnstraße, das Parkhaus, der Bahnverkehr und in geringem Umfang das Blockheizkraftwerk auf dem benachbarten Stadtwerkegelände. Im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens für den VEP Güterbahnhof I wurde daher ein Lärmgutachten erstellt. Dieses weist für den Schienenlärm einen Emissionspegel von 71,6 dB(A) tagsüber und 74,6 dB(A) nachts aus. Auch der Verkehrslärm von der Lahnstraße hat einen Emissionspegel von 71,6 dB(A) tagsüber und 74,6 dB(A) nachts. Das Parkhaus und das Blockheizkraftwerk tragen nur in geringem Umfang zur Verlärmung des Gebiets bei. Innerhalb des Plangebiets herrscht derzeit tags wie nachts ein Lärmpegel von mehr als 55 dB(A), tagsüber über weite Gebiete sogar Lärmpegel zwischen 65 und 70 dB(A). Die durch den VEP „Güterbahnhof I"

geplante riegelartige Bebauung im Norden des Plangebiets erreicht, dass auf der bahnabgewandten Seite der Lärm insbesondere nachts nachlässt.

Die Kleingartenanlage hat eine hohe Bedeutung für die Erholung der dort ansässigen Pächter. Für die Allgemeinheit hat das Teilaufhebungsgebiet keine Erholungsfunktion – mit Ausnahme des an der Wieseck verlaufenden Uferwegs, der als wichtige Fuß- und Radwegeroute (wenn auch mit Treppe) die dicht besiedelten Innenstadtgebiete an die Erholungsflächen an der Lahn anbindet.

7.1.10 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Am nordöstlichen Rand des Teilaufhebungsgebiets überspannt ein Brückenrelikt des ehemaligen Hammstraßen-Verlaufs die Wieseck. Die Brücke aus Sandstein wurde vermutlich Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut – noch vor der direkt daneben befindlichen Wieseckbrücke der Eisenbahn, die sich in ihrer baulichen Gestaltung auf die Hammstraßenbrücke bezieht. Obwohl die Hammstraßenbrücke keine Funktion mehr hat, da die Hammstraße Richtung Norden nicht mehr vorhanden ist, steht sie „aufgrund ihrer sorgfältigen Gestaltung und ihres augenscheinlich guten baulichen Zustands" (LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE, 18.2.2013) unter Denkmalschutz und muss erhalten werden.

Das Gebiet wird von einem zentralen Abwassersammler durchquert. Das Park-and-Ride-Parkhaus Lahnstraße ist sowohl von der verkehrlichen Funktion als auch von der Lage (Endpunkt Bahnhofssteg) her nicht verlagerbar. Weitere relevante Sachgüter sind nicht betroffen.

7.1.11 Emissionen, Abfälle, Abwässer

Die Lahnstraße ist als parallele ampelarme und bahnübergangsfreie Ausweichstrecke zur Frankfurter Straße relativ stark befahren; außerdem wird durch das Parkhaus und den kleinen Park-and-Ride-Platz vor dem Parkhaus Quell- und Zielverkehr in das Plangebiet gezogen. Daraus resultiert ein Verkehr von ca. 11.500 Fahrzeugen täglich (mit einem Schwerlastverkehrsanteil von 5,7%). Direkt neben dem Teilaufhebungsgebiet liegt mit der Lahnaue ein lufthygienisch unbelasteter bedeutsamer Luftaustauschbereich, von dem das nördliche Gebiet durch entsprechende Ausgleichsströmungen profitiert (vgl. Kap. 7.1.7).

Abfall und Abwasser fallen durch die geringe Nutzungsdichte derzeit nur in geringen Mengen an.

7.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

7.2.1 Schutzgut Pflanzen und Tiere

Die vorhandenen Biotoptypen werden durch die Umplanungen komplett verändert. Da es sich ausschließlich um anthropogen überformte Biotoptypen mit geringer Naturnähe und hoher Störungsintensität handelt, ist diese Veränderung aber nicht als erhebliche Beeinträchtigung anzusehen.

Hinsichtlich der Vegetation wurde den Therophytenfluren aufgrund ihres Artenreichtums ein gewisser Wert zugestanden. Da diese Vegetationsstruktur kurzlebig und leicht regenerierbar ist, ist auch dieser Verlust als nicht erheblich einzuschätzen.

Durch die Umgestaltung des Teilaufhebungsgebietes werden einige derzeit vorkommende Tierarten keinen Lebensraum mehr finden. Dies sind v.a. die Gebüsch- und wenigen Höhlenbrüter im schon gefällten Bereich des Ahorngehölzes und die Garten- und Vorstadtvögel des Kleingartengebietes. Da es sich bei den betroffenen Tierarten um allgemein häufige und im Bestand nicht gefährdete Tierarten handelt, ist von keiner erheblichen Beeinträchtigung dieses Schutzguts auszugehen. Zur artenschutzrechtlichen Relevanz vgl. Kap. 10.

Der schon gefällte Baumbestand ist forstrechtlich als Wald eingestuft worden. Eine Ersatzaufforstung ist im Forstamt Kirchhain nördlich Marburg vorgesehen.

7.2.2 Schutzgut Boden

Der Boden ist schon jetzt komplett stark anthropogen überprägt. Die erneuten Umlagerungen haben daher keine weiteren erheblichen Beeinträchtigungen zur Folge.

7.2.3 Altlastenrelevante Flächen (AMT FÜR UMWELT UND NATUR DER STADT GIEßEN)

Grundsätzlich bestehen aus altlastenfachlicher Sicht gegen die geplanten Nutzungen der Grundstücke keine Bedenken; jedoch sind Bodenbelastungen bzw. Verunreinigungen der Umweltmedien Boden, Bodenluft und Grundwasser nicht auszuschließen. Abhängig von der Art und Lage der konkreten zukünftigen Nutzung der Altstandorte und Altablagerungen können ggf. umwelttechnische Untersuchungen notwendig werden, um eventuell vorhandene Verunreinigungen zu erkunden. Diese Untersuchungen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht in sinnvoller Weise durchgeführt werden, da nicht bekannt ist, wie die geplanten Umnutzungen und Bauvorhaben konkret ausgeführt werden sollen.

Spezielle bauliche Sicherungen, notwendige umwelt- und/oder altlastenfachliche Untersuchungen im Zuge geplanter Baumaßnahmen, eventuell erforderliche Sanierungen von Boden, Bodenluft und/oder Grundwasser, die Beseitigung oder Wiederverwertung von anfallendem belasteten Aushubmaterial außerhalb des Baugrundstückes sowie die fachgutachterliche Überwachung und Dokumentation der Aushubarbeiten verursachen höhere Kosten. Da dies für die Bauherren nicht unerheblich ist, werden die Flächen im Bereich des Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB als „Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind" gekennzeichnet.

7.2.4 Schutzgut Wasser

Im Teilaufhebungsgebiet soll gemäß Rahmenkonzept ein in etwa 4.500 m² großer Teil des Überschwemmungsgebietes der Wieseck aufgeschüttet und überbaut werden. Ein anderer Teil wird, um den durch die Beanspruchung des Überschwemmungsgebiets notwendig werdenden Retentionsausgleich zu schaffen, als begrünte Mulde und als Aufweitung der Wieseck gestaltet. In diesem Zusammenhang soll auch der Wiesecklauf, der derzeit tief eingeschnitten in einem Trapezprofil fließt, strukturreich umgestaltet und aufgewertet werden. Inwieweit noch weiterer Retentionsausgleich außerhalb des Plangebiets notwendig ist, wird durch ein wasserwirtschaftliches Gutachten im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach § 34 BauGB geklärt werden müssen.

Für das Schutzgut Oberflächenwasser ist das gesamte Rahmenkonzept daher einerseits positiv zu werten. Andererseits ist erhebliche Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes nur dann auszuschließen, wenn ein adäquater Retentionsausgleich vorgenommen wird.

Um eine Grundwassergefährdung auszuschließen, müssen die Flächen des geplanten Busbahnhofs versiegelt werden. Da die Versickerungsfähigkeit des anstehenden Bodenmaterials schon jetzt gering ist, ist die zusätzliche Versiegelung keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts.

7.2.5 Schutzgut Klima und Luft

Durch die geplanten Punkthäuser wird eine Fläche mit nur mäßiger Kaltluftproduktion, nämlich die jetzige Kleingartenfläche, überbaut und versiegelt. Allerdings dient diese Fläche auch als wichtige Kaltluftleitbahn in die Innenstadtgebiete, die nun mit relativ hohen Häusern überbaut werden soll. Obwohl die punktartige Bebauung (im Gegensatz zu einer Blockbebauung) und die daraus resultie-

rende Umströmbarkeit zur Minimierung der Beeinträchtigungen beiträgt, ist von einer Beeinträchtigung der bioklimatischen Funktion auszugehen.

7.2.6 Schutzgut Landschaft/Ortsbild

Die geplanten Wohnhäuser werden durch ihre Höhe die Stadtkante an dieser Stelle neu definieren. Die schon vorhandene Eingrünung durch die Linden an der Lahnstraße, die Benachbarung der ebenfalls hohen Gebäude und die Höhenabstaffelung zur Lahnaue hin wird dafür sorgen, dass diese neue Stadtkante das Orts- und Landschaftsbild nicht negativ beeinflusst. Durch die Neuplanung wird eine städtebaulich ungeordnete Gewerbebrache aufgewertet. Die Überbauung der Kleingartenanlage fällt, da diese sehr unauffällig ist, vom Ortsbild her nicht ins Gewicht. Negativ für das Landschaftsbild ist dagegen die Entfernung des Gehölzbestandes auf der Böschung zu werten. Bei einer Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen ist aber eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbild nicht zu befürchten.

7.2.7 Schutzgut Mensch, Gesundheit, Lärm

Im Rahmen der gesamten Umgestaltung des Güterbahnhofsareals soll der Fuß- und Radweg an der Wieseck barrierefrei umgestaltet und Wiesecklauf und -ufer in ihrer Struktur verbessert werden, so dass eine attraktive Naherholungsverbindung entstehen wird.

Die Überbauung der Kleingartenanlage führt zu einem Verlust der Erholungsmöglichkeiten für einige Kleingärtner.

Die Rahmenplanung verstärkt die Lärmproblematik im Gebiet nicht. Die im VEP „Güterbahnhof I" geplante riegelartige Bebauung im Norden des Plangebiets verringert auf der bahnabgewandten Seite, wo die Punkthäuser geplant sind, den Lärm, was sich insbesondere auf den nächtlichen Lärmpegel positiv auswirkt. Um gesunde Wohnbedingungen zu erreichen, sind dennoch passive Lärmschutzmaßnahmen notwendig. Werden diese umgesetzt, ist keine erhebliche Beeinträchtigung dieses Schutzguts zu erwarten.

7.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Hammstraßenbrücke, der Abwassersammler und das Parkhaus bleiben erhalten. Eine Beeinträchtigung dieses Schutzgutes findet nicht statt.

7.2.9 Emissionen, Abwässer, Abfälle

Abwässer und Abfälle werden über die kommunalen Entsorgungsbetriebe fachgerecht entsorgt. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt findet nicht statt.

Die durch den Verkehr zusätzlich in das Gebiet gezogene Verkehr (Individualverkehr Wohnen, neues Parkhaus, Busbahnhof) wird sicher zu zusätzlichen verkehrlichen Emissionen führen. Da sich ein Großteil dieser Emissionen in Bereichen ohne dauerhaften Aufenthaltscharakter abwickeln wird und die Verkehrsemissionen im geplanten Wohngebiet sich im üblichen Rahmen für derartige städtischen Bereiche bewegen werden, ist von keiner erheblichen Beeinträchtigungen auszugehen.

7.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich der Auswirkungen

Ausgleichsmaßnahmen nach § 1a (3) BauGB oder nach § 17 BNatSchG sind für dieses Planverfahren nicht notwendig.

Zur Reduzierung der Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet ist der Ausgleich des Retentionsverlustes gemäß Wassergesetz obligatorisch. Nach Durchführung dieser wasserrechtlichen Aus-

gleichsmaßnahmen, deren Art und Umfang im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens bestimmt wird, sollten sich keine negativen Auswirkungen der Gebäude und der Bodenmodellierungen auf den Hochwasserabfluss der Wieseck und der Lahn mehr ergeben.

Die punktförmige Bebauung der Wohnhäuser im Norden dient dazu, die Auswirkungen auf die wichtige Klimaleitfunktion der Flächen zu minimieren.

Für den im Februar 2014 im Bereich der Böschungskante gefällten Wald ist gemäß der zugehörigen Rodungsgenehmigung vom 19.02.2014 „eine flächengleiche Ersatzaufforstung in dem Naturraum oder in waldarmen Gebieten innerhalb von zwei Jahren nachzuweisen." In Abstimmung mit der Oberen Forstbehörde wurde für diese Maßnahme eine geeignete Fläche im Forstamt Kirchhain gefunden. Es handelt sich um das Flurstück 12/4, Flur 15 in der Gemarkung Emsdorf. Ein Angebot zur Wiederaufforstung dieser Fläche liegt bereits vor. Die zeitgerechte Umsetzung der Ersatzaufforstung ist hier geplant, sofern nicht derzeit noch in Prüfung befindliche weitere Alternativen in der näheren Umgebung von Gießen und Wetzlar sich als geeigneter erweisen sollten.

7.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass die vorhandene Nutzungsstruktur des Plangebietes größtenteils unverändert bleibt. Die beschriebenen schutzgutbezogenen Auswirkungen würden nicht eintreten. Die Gewerbe- und Güterbahnhofsflächen würden voraussichtlich in den nächsten Jahren durch Unternutzung noch stärker vernachlässigt werden oder störende gewerbliche Nutzungen aufnehmen, die an geordneten Standorten nicht untergebracht werden können. Zudem würde eine Aufweitung der Wieseck mit einer naturnahen Gestaltung sowie die Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung zwischen Lahn und Innenstadt nicht erfolgen.

7.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Das Rahmenkonzept zum Güterbahnhof hat mehrere Nutzungs- und Bebauungsvarianten vorgestellt. Jede dieser Varianten hat ähnliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Die Option, auf eine Bebauung des Kleingartengeländes wegen der Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Klima zu verzichten, ist sowohl aus städtebaulicher als auch aus investitionstechnischer Sicht nicht sinnvoll.

8. Verfahren der Umweltprüfung

Die Datengrundlage zu Boden, Altlasten, Grundwasser und Klima liegen qualitativ deutlich über dem Standard vergleichbarer Gutachten und lassen keine Lücken vermuten. Die Datengrundlage zu Fauna und Flora waren umfangreiche Felduntersuchungen mit einer ausreichenden Aktualität (2012 bis 2014). Auch hier sind gravierende Fehleinschätzungen durch Lücken in den Untersuchungen nicht zu befürchten. Dass die Kleingartenanlage nicht begangen werden konnte, ist hinsichtlich der Avifauna aufgrund der geringen Größe der Anlage und der i.d.R. ausreichend lauten Gesänge der Vögel nicht problematisch; weitere relevante Tier- und Pflanzengruppen wurden beim 2012 durchgeführten Scoping nicht genannt und sind dort nicht zu erwarten.

Die Prognose der Umweltauswirkungen erfolgte nach dem derzeit anerkannten Stand der Technik.

9. Monitoring

Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sind nicht durchzuführen. Eine Kontrolle erübrigt sich daher. Die Durchführung artenschutzrechtlich begründeter Maßnahmen wird von der Unteren Naturschutzbehörde kontrolliert.

Die Durchführung der Retentionsausgleichsmaßnahme muss im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen und wird von der städtischen Bauordnungsbehörde kontrolliert.

Im Vorfeld von Bau- und Abrissmaßnahmen können vertiefende Altablagerungsuntersuchungen, Aushubüberwachungen o.ä. durchzuführen sein. Daher sind im Baugenehmigungsverfahren sowie bei baugenehmigungsfreien Bauvorhaben auf den als Altablagerung gekennzeichneten Flächen das Amt für Umwelt und Natur der Stadt Gießen und gegebenenfalls das Regierungspräsidium Gießen, Abteilung Umwelt, rechtzeitig zu beteiligen (§§ 4,7 und 9 BBodSchG, Bauvorlagenerlass vom 02.08.2012). Im Rahmen von Abbruch- und Bauvorhaben im Plangebiet ist das Merkblatt der Regierungspräsidien Darmstadt, Gießen und Kassel, Abteilungen Umwelt, zur „Entsorgung von Bauabfällen" (Baumerkblatt) in der jeweils neuesten Fassung zu beachten.

10. Artenschutz

Die artenschutzrechtliche Thematik wurde im Rahmen des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens „VEP Güterbahnhof I" in einer Weise beleuchtet, die auf das Teilaufhebungsgebiet übertragbar ist. Im Teilaufhebungsgebiet sind keine Vogelarten mit ungünstigem Erhaltungszustand angetroffen worden. Die auftretenden Fledermäuse haben ebenfalls einen günstigen Erhaltungszustand; es sind mit hoher Wahrscheinlichkeit keine Wochenstuben, aber Tagesquartiere im Gebiet vorhanden. Daher werden folgende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen vorgeschlagen, die im Rahmen der Einzel-Baugenehmigungen oder eventueller weiterer Bebauungsplan-Aufstellungen berücksichtigt werden sollten:

- Nicht vermeidbare Gehölzrodungen sollen nur zwischen 01.10. bis 29.02 erfolgen.
- Gebäude mit nicht ausgebauten Keller- oder Dachräumen, die abgerissen, saniert oder ausgebaut werden sollen, sollen direkt vor Beginn der Baumaßnahmen durch eine sachkundige Person auf aktuell genutzte Vogelnester (insbes. Hausrotschwanz, Haussperling, Amsel) und Vorkommen von Fledermäusen untersucht werden. Wenn sich hierbei Fledermäuse oder Hinweise auf Fledermausquartiere finden, muss die zuständige Naturschutzbehörde einzelfallbezogen über geeignete Maßnahmen zur Vergrämung oder Umsiedlung entscheiden; ggf. ist eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 BNatSchG erforderlich.
- Um Irritationen möglicherweise in Baumhöhlen der Lahnaue überwinternder Fledermausarten, insbes. Großer Abendsegler, durch Scheinwerferlichtkegel von Fahrzeugen zu vermeiden, soll vorsorglich die Bepflanzung des lahnseitigen Straßenrandes dicht erhalten bzw. verdichtet werden.
- Bei nächtlichen Bauarbeiten mit Einsatz starker Lichtquellen sollen zur Vermeidung von Irritationen von Fledermäusen, die Transferrouten entlang der Wieseck nutzen, Lichtvorhänge eingesetzt werden.
- Um den Verlust von Niststätten höhlenbrütender Vogelarten oder von Nischenbrütern auszugleichen, sollen nach Ende der Bauarbeiten künstliche Nisthöhlen und Halbhöhlen in von der zuständigen Naturschutzbehörde festzulegender Anzahl angebracht werden; eine jährliche Säuberung und Pflege sollte sichergestellt werden.

11. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Gießen plant eine Teilaufhebung des Bebauungsplans GI 1/04 „Bahnhofsvorplatz". Der betreffende 4,2 ha große Teil liegt an der Rückseite des Gießener Hauptbahnhofes. Auf der betroffenen Fläche sind derzeit Bahnanlagen, öffentliche Verkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Park- und Ride-Anlage), Gewerbegebiet und Dauerkleingärten festgesetzt. Die

derzeitige Nutzung entspricht in weiten Teilen der Flächenfestsetzung. Allerdings sind die Bahnanlagen und das Gewerbegebiet teilweise aus der Nutzung genommen bzw. brachgefallen. Neue städtebauliche Zielvorstellungen wurden im „Rahmenplan Güterbahnhof" dargestellt. Dieser sieht im Nordbereich eine 4-5geschossige Wohnnutzung um eine neu angelegte Wieseckerweiterung vor. Ein neuer Fuß-Radweg soll das neue Baugebiet mit dem Bahnhofsviertel jenseits der Gleise verbinden und entlang der Wieseck für die Allgemeinheit eine attraktive Anbindung der Innenstadt an die Lahnaue bieten. Der im vorliegenden Bebauungsplan noch als Bahnfläche dargestellte Bereich östlich des bestehenden Parkhauses soll eine Parkhauserweiterung aufnehmen. Im Süden wird ein zentraler Haltepunkt für die europaweiten Fern- sowie Regionalbuslinien geplant, der mit Gewerbebauten eingefasst werden soll. Die Realisierung dieser Rahmenplanung soll, soweit planungsrechtlich erforderlich, in Teilen über kleinflächige Bebauungspläne, teils über Genehmigungen nach § 34 BauGB erfolgen.

Der derzeitige Umweltzustand und die zu erwartenden Auswirkungen der Planung werden kurz in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tab. 4: Zusammenfassung des Umweltberichts

Schutzgut	Zustand	Auswirkungen	Vermeidungs-/Ausgleichsmaßnahmen	Erheblichkeit
Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt	• Vegetationsstrukturen geprägt von menschlichen Eingriffen und Standortveränderungen, überwiegend naturfern • bemerkenswert: artenreiche wärmeliebende Wildkrautgesellschaften • keine seltenen oder gefährdeten Vogelarten • kein Nachweis von Fledermausquartieren, Tagesquartiere in einigen Güterbahnhofsgebäuden aber zu vermuten	• Verlust eines ca. 40jährigen Ahorn-Gehölzbestands • Verlust artenreicher, aber leicht regenerierbarer Wildkrautbestände • Verlust von einigen Brutmöglichkeiten hps. von Gebüschbrütern, aber auch einigen Höhlenbrütern, durchgängig häufige, ungefährdete Arten • Verlust von vermuteten Fledermaus-Tagesquartieren	• Ersatzaufforstung gemäß forstrechtlichem Bescheid im Forstamt Kirchhain bei Marburg • artenschutzrechtlich begründete Auflagen hinsichtlich Nisthilfen	• nicht erheblich
Boden	• ehemals lehmige Auenablagerungen • komplett überprägt durch 1-9 m hohe Auffüllungen • Altlasten im gesamten Gebiet vorhanden, keine akuten Verunreinigungen • Gleisschotter belastet	• Zusätzliche Versiegelung/Überbauung gem. Konzept der Rahmenplanung von rund 500 m^2 vorbelastetem Boden • weitere altlastenfachliche Untersuchungen vor Baubeginn voraussichtlich notwendig • Entsorgung des Bodenaushubs voraussichtlich notwendig		• nicht erheblich
Wasser	• Fluss Wieseck mehrfach verlegt, derzeit naturfern ausgebaut • Überschwemmungsgebiet der Wieseck, Rückstaugebiet der Lahn bei Extremhochwässern • Grundwasser in ca. 3 m Tiefe, geringe Grundwasserneubildung, mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit	• Retentionsraumverlust von 3.500 m^3 im /Stand 06/2014) ausgewiesenem Überschwemmungsgebiet • Strukturverbesserung der Wieseck durch Aufweitung • zusätzliche Versiegelung und Überbauung, aber nur geringe Grundwasserneubildungsfunktion	• Retentionsausgleichsmaßnahme nach Maßgabe des wasserrechtlichen Verfahrens • versickerungsfähige Beläge im Wohngebiet	• nicht erheblich nur bei adäquatem Retentionsausgleich

Klima/Luft	• bebaute Gebiete: Siedlungsraum mit bioklimatisch weniger günstiger Situation • Kleingartenanlage und Wiesecklauf: nur mäßige Kaltluftliefergebiete, aber hohe bioklimatische Bedeutung als Kaltluftleitbahn zwischen Lahnaue und Innenstadt • klimatisch bedeutende Grünfläche wegen Lage Nähe Innenstadt	• Überbauung einer Fläche mit mäßiger Kaltluftproduktion • aber: hohe Häuser in einer wichtigen Kaltluftleitbahn	• punktförmige Hausform	• erheblich
Landschafts-/ Ortsbild	• Siedlungskante durch hohe Gebäude (Parkhaus, Neue Post, Stadtwerke) dominiert • „unordentliche" Gewerbebrache • nüchterne Parkhaus- und Parkplatzanlage • Kleingartenanlage kaum wahrnehmbar • Eingrünung durch Gehölzbestände gegeben	• Verlust des eingrünenden Gehölzbestandes auf der Böschung, dennoch immer noch gute Eingrünung durch Allee und Gehölzbestände an der Lahnstraßenböschung • Verlust der Kleingartenanlage, diese allerdings nicht ortsbildprägend • neue Bebauung nimmt die vordefinierte Raumkante auf • insgesamt attraktive Gestaltung des rückwärtigen Bahnhofsareals mit Grünflächen und Bäumen		• nicht erheblich
• Mensch, Gesundheit, Lärm	• starke Lärm-Vorbelastung durch Bahn, Lahnstraße, Parkhaus und Blockheizkraftwerk • Wieseckuferweg	• zusätzliche Lärmbelastung im Vergleich zur Vorbelastung zu vernachlässigen • Bahnlärmminderung durch riegelartige Bebauung • Kleingärten entfallen • Wieseckuferweg wird aufgewertet und barrierefrei gestaltet		• nicht erheblich
• Kultur- und Sachgüter	• Hammstraßen-Brücke • zentraler Abwassersammler • Park-and-Ride-Parkhaus	• bleiben erhalten		• nicht betroffen
• Emissionen, Abfälle, Abwässer	• Lahnstraße mit 11.500 Pkw/24h	• zusätzlicher Verkehr, größtenteils aber in Bereichen ohne dauerhaften Aufenthaltscharakter • Abfall und Abwasser werden fachgerecht entsorgt		• nicht erheblich

Die vorliegende Teilaufhebung führt somit größtenteils zu keinen erheblichen Umweltbeeinträchtigungen. Problematisch sind die Beeinträchtigung der bioklimatischen Luftleitfunktion der Kleingartenfläche und die Überbauung des Überschwemmungsgebiets, wobei letztere durch eine adäquate Retentionsausgleichsmaßnahme ausgeglichen werden kann.

Liste der Gutachten/Materialien für den Umweltbericht

- HEINZ/JAHNEN/PFLÜGER: Rahmenplanung Güterbahnhof 2013
- BÜRO FÜR LANDSCHAFTSANALYSE/REGIOPLAN: Biotoptypenkartierung und faunistische Erhebungen im Bereich des Güterbahnhofs der Stadt Gießen 2012/13
- REGIOPLAN: Städtebauliche Neuordnung am Güterbahnhof - Bestandserfassung der Fledermäuse 2013
- REGIOPLAN: Rahmenplanung Güterbahnhof - Überprüfung von Baumhöhlen in der Lahnaue auf Fledermausquartiere 2014
- REGIOPLAN: Bebauungsplan Gi 01/37 Am Güterbahnhof I – Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung für den Neubau von Wohngebäuden
- PFEIFER: Immissionsgutachten Nr. 2570 – Bauleitplanung für das Bebauungsplangebiet Gi 01/37 „Am Güterbahnhof I" der Stadt Gießen – Schalltechnische Untersuchung 2014
- AMT FÜR UMWELT UND NATUR DER STADT GIEßEN: Stellungnahme zu Altlasten, Boden und Grundwasser 2014
- INSTITUT FÜR INDUSTRIELLEN UND GEOTECHNISCHEN UMWELTSCHUTZ IGU: Projekt Nr. 3220.01.13 - Gelände „Am Güterbahnhof" in Gießen – Orientierende umwelt- und abfalltechnische Erkundungsarbeiten 2013
- GEONORM: Projekt-Nr. 20139232a1 – Gießen, Güterbahnhof, Neubau Wohnanlage, orientierende Baugrunduntersuchung 2013

Vorhandene Altlasten-Gutachten, die Grundlage der altlastenfachlichen Stellungnahme des Amtes für Umwelt und Natur der Stadt Gießen sind und dort einzusehen sind:

AA 14 Park & Ride Wieseck Mündung, Az.: 531.005.000-000.035

- Geonorm GmbH: Bodenuntersuchungen Lahnstraße Güterbahnhof (P & R) vom 30.03.1989,
- Geonorm GmbH: Sondierbohrungen Park & Ride und Kleingärten vom 17.08.1989,
- Geotechnik Kleiner: Gründungsgutachten P & R vom 16.10.1989,
- Geonorm GmbH: Bodenuntersuchung Lahnstraße/Güterbahnhof vom 06.03.1990,
- Geonorm GmbH: Abfalltechnische Bewertung Park and Ride-Anlage vom 01.07.1990
- Geonorm GmbH: Abfalltechnische Bewertung Park and Ride-Anlage 3. Bericht vom 25.09.1990,
- Geonorm GmbH: Umwelttechnische Untersuchung P + R Abschlußbericht vom 15.01.1991,
- Geonorm GmbH: Abfalltechnische Untersuchung P + R 4. Bericht vom 16.04.1991,
- Geonorm GmbH: CSB-Untersuchung Kanalaushub P + R vom 06.05.1991,
- Verfügung des Regierungspräsidiums Gießen zum Bau einer Park- and Ride-Anlage in Gießen, Güterbahnhof vom 01.03.1991.

Am Güterbahnhof 21 – 31, Az. 531.005.047-001.031:

- Öko-Consult Glock AG: Detailuntersuchung Stufe IIa Standort 4075 (Gießen) vom 07.03.2001,
- Geonorm GmbH: Kurzbericht zur Überwachung Erdtankausbau vom 10.12.2007.