

**Universitätsstadt Gießen**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. GI 01/29  
„An der Alten Post 1“**

**B E G R Ü N D U N G**

**Planungsstand: 04.05. 2009**

**Bearbeitung: Dipl.-Ing. Monika Rech**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Lage und räumlicher Geltungsbereich.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich .....</b>	<b>4</b>
3.1 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen .....	4
3.1.1 Regionalplan Mittelhessen 2001 .....	4
3.1.2 Flächennutzungsplan.....	4
3.1.3 Verbindliche Bebauungsplanung .....	5
3.1.4 Landschaftsplan, Stadtbiotopkartierung .....	5
3.1.5 Schutzgebiete .....	5
3.1.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege.....	5
3.1.7 Altlastverdächtige Flächen, Altlasten und Kampfmittelvorbelastung.....	5
3.2 Städtebaulicher Bestand .....	6
3.3 Naturräumlicher Bestand .....	7
<b>4. Beschreibung des Vorhabens.....</b>	<b>7</b>
<b>5. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen .....</b>	<b>8</b>
5.1 Städtebauliche Konzeption.....	8
5.2 Art der baulichen Nutzung.....	8
5.3 Maß der baulichen Nutzung .....	9
5.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche .....	10
5.5 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht (HBO) .....	10
5.6 Verkehr .....	11
5.6.1 Straßenführung.....	11
5.6.2 Fahrrad- und Fußwege .....	12
5.6.3 Öffentlicher Nahverkehr .....	12
5.6.4 Ruhender Verkehr .....	12
5.7 Ver- und Entsorgung .....	12
5.7.1 Wasserversorgung.....	12
5.7.2 Abwasserentsorgung .....	12
5.7.3 Niederschlagswasser.....	12
5.7.4 Energie- und Wärmeversorgung .....	13
5.7.5 Telekommunikationslinien.....	13
<b>6. Immissionsschutz.....</b>	<b>13</b>
<b>7. Natur und Landschaft, Grünordnung .....</b>	<b>16</b>
<b>8. Flächenbilanz und Bodenordnung .....</b>	<b>17</b>
<b>9. Erschließung, Durchführungsvertrag.....</b>	<b>17</b>
<b>10. Verfahrensablauf.....</b>	<b>17</b>
<b>11. Anhang .....</b>	<b>17</b>

## 1. Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes liegt im Zentrum der Stadt Gießen nahe dem Hauptbahnhof, südöstlich der Bahnhofstraße. Er umfasst die beiden Flurstücke Gemarkung Gießen, Flur 6, Nr. 131/11 teilweise und 90/4 teilweise. Im Süden findet der Geltungsbereich seine Begrenzung durch Gleisanlagen der DB-Strecke Gießen-Gelnhausen, im Nordosten durch das bebaute Gelände des Fernmeldeamtes und im Nordwesten durch die anschließenden Grundstücke der geschlossenen Häuserzeile Bahnhofstraße 93 bis 99. Im Südwesten verbleibt vom Flurstück Flur 6, Nr. 131/11 eine ca. 1.200 m<sup>2</sup> große Restfläche außerhalb des Plangebietes, für die eine andere mischgebietsverträgliche Nutzung gefunden werden soll.

Über die öffentliche Verkehrsfläche Parzelle 90/4 besteht im Nordwesten ein direkter Verkehrsanschluss an die Bahnhofstraße. Auf dem Flurstück 131/11 werden derzeit Bus- und PKW-Stellplätze dargeboten. Das Bebauungsplangebiet umfasst insgesamt eine Größe von ca. 2.660 m<sup>2</sup>.

## 2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

An die Stadt Gießen ist ein Vorhabenträger herangetreten, der in unmittelbarer Bahnhofsnähe die Errichtung eines Parkhauses plant. Da im Bereich des Bahnhofsvorplatzes ausreichende Kapazitäten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs fehlen, kann mit den projektierten rund 320 Stellplätzen ausreichend Parkraum zur PKW-Unterbringung motorisierter Bahnkunden und sonstiger Gebietsbesucher geschaffen werden und auch die Ansiedlung attraktiver Nutzungen im Bahnhofsumfeld erleichtert werden. Das Parkhaus trägt somit in hohem Maße zur funktionalen Ergänzung der Nutzungsstrukturen im direkten Bahnhofsumfeld und im städtischen Gefüge bei. Vor dem primär ökologischen Hintergrund des Grundsatzes der Innenentwicklung kommt der Förderung des ÖPNVs durch Parkraumangebote für eine besondere städtebauliche Bedeutung zu.

Mit der projektierten Bebauung ist es zudem möglich, die stadtgestalterischen Mängel innerhalb der ungestalteten Fläche für Bus- und PKW-Stellplätze zu beheben, wodurch eine Aufwertung des Umfeldes der Publikumsmagnete Mathematikum und Liebig-Museum sowie des Bahnhofs als Eingangstor zur Stadt erreicht wird. Das Postamt als wichtige zentrale öffentliche Einrichtung mit Publikumsverkehr profitiert davon ebenfalls. Die Maßnahme setzt die bereits durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen an der z. T. denkmalgeschützten Häuserzeile „An der Alten Post“ fort. Die jüngsten positiven baulichen Entwicklungen im Bahnhofsumfeld und auch die städtischen Bestrebungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes können mit dem Bauvorhaben wirkungsvoll unterstützt und weitergeführt werden.

Angesichts der bereits im Bestand vorhandenen gemischten Bauzeile zwischen Bahnhofsvorplatz und der Straße „An der Alten Post“ soll das Vorhaben in mischgebietsverträglicher Weise erstellt werden.

Durch die geplante Bebauung fallen die bisherigen Pausenstellplätze für Busse im Plangebiet weg; ein Ersatz ist zu schaffen, um auch zukünftig einen geordneten Verkehrsablauf auf dem Bahnhofsvorplatz gewährleisten zu können. Hierfür ist im Erdgeschoss des geplanten Parkhausgebäudes eine Busbetriebsfläche für den ÖPNV-Linienverkehr zum Abstellen von 5 Bussen vorgesehen.

Das geplante Vorhaben deckt sich nicht mit den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. G1/04 „Bahnhofsvorplatz“ (siehe Kap. 3.1.3), folgt aber den o.g. aktuellen städtischen Zielsetzungen zur stadtgestalterischen Aufwertung und funktionalen Ergänzung im räumlichen Umfeld des Hauptbahnhofes. Insofern ist die Stadt Gießen bestrebt, das Baukonzept des Vorhabenträgers zu unterstützen und die Voraussetzungen für die projektierte Bebauung zu schaffen. Da die Stadt ein starkes Interesse daran hat, dass das Vorhaben in der dargestellten Form innerhalb einer bestimmten Frist umgesetzt wird, und da die komplexen Anforderungen und An-

sprüche sachgerecht abgearbeitet werden müssen, soll das Vorhaben auf der Grundlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans realisiert werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die Belange der Verkehrsabwicklung und des Schallschutzes sowie die Belange der städtebaulichen Denkmalpflege in Bezug auf Maßstäblichkeit und Erscheinungsbild zu berücksichtigen. Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, unter Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung die zukünftige Entwicklung auf dem Gelände bauplanungsrechtlich zu ermöglichen und abzusichern.

### **3. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich**

#### **3.1 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen**

Es handelt sich bei diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan um eine Planung zur Förderung der Innenentwicklung. Die Flächenpotentiale des bisherigen Parkplatzgeländes sollen dazu genutzt werden, zusätzliche Möglichkeiten zur Errichtung baulicher Anlagen im Sinne einer Nachverdichtung zu schaffen. Anstelle des ebenerdigen Parkplatzgeländes soll ein mehrgeschossiges Parkhaus errichtet werden. Mit dieser Planung wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung angestrebt, welche das bisherige städtebauliche Erscheinungsbild der innerstädtischen Fläche aufwertet und eine wichtige zentrale Funktion ergänzt.

Der vorliegende Bebauungsplan erfüllt die in § 13a BauGB genannten Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens. Da eine maximal zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 m<sup>2</sup> festgesetzt wird, entspricht der vorliegende Bebauungsplan der Fallkonstellation, die im § 13a (1) Nr. 1 BauGB geregelt ist.

Die vorliegende Planung begründet keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 UVPG. Darüber hinaus bestehen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter. Hinweise auf das Vorkommen besonders oder streng geschützter Arten liegen nicht vor (s. Kap. 3.3). Eine Vorprüfung des Einzelfalls oder ein Umweltbericht ist damit nicht erforderlich. Gemäß § 13 (3) BauGB wird im Vereinfachten Verfahren von der Umweltprüfung nach § 2 (4) BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB und von der Angabe nach § 3 (2) Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB, abgesehen; § 4c BauGB „Überwachung“ ist nicht anzuwenden.

Im beschleunigten Verfahren gelten in den Fällen des § 13a (1) 2 Nr. 1 BauGB Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die Eingriffs-Ausgleichsregelung ist damit nicht anzuwenden.

##### **3.1.1 Regionalplan Mittelhessen 2001**

Der Regionalplan Mittelhessen (2001) weist im gesamten Plangebiet „Siedlungsbereich – Bestand“ aus. Auch im Entwurf des Regionalplanes Mittelhessen (Stand: 02.02.2006, Offenlegung gem. § 10 (3) HLP) ist das Plangebiet als „Vorranggebiet Siedlung Bestand“ (Zielaussage) und zugleich als „Vorbehaltsgebiet für besondere Klimafunktionen“ (Grundsatz) dargestellt. Die Planung ist den Zielen der Raumordnung angepasst.

##### **3.1.2 Flächennutzungsplan**

Der seit dem 05.11.2000 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Gießen stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche mit der zusätzlichen Eintragung „Busbahnhof“ dar. Die im Bebauungsplan festgesetzte Art der baulichen Nutzung „Fläche für Parkhaus“ umfasst eine Nutzung, die

innerhalb einer gemischten Baufläche typisch ist, und ist somit aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt.

### 3.1.3 Verbindliche Bebauungsplanung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan überlagert eine Teilfläche des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. G1/04 „Bahnhofsvorplatz“, der am 21.09.1989 rechtskräftig wurde. Dieser setzt die Flächen des Plangebietes überwiegend als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit dem Zusatz „Betriebshof Busabstellplätze“ fest. Am nordöstlichen Rand weist der Bebauungsplan eine Fläche für Stellplätze aus. Das Plangebiet wird nahezu vollständig von einer Richtfunktrasse durchzogen.

Zudem überlagert das Plangebiet teilweise das Gebiet der 2. Bebauungsplanänderung Nr. G 01/04 Bezeichnung „Bahnhofsvorplatz“, Bereich „Alte Post“; für die die Aufstellung am 17.07.2003 beschlossen wurde. Diese sah für das Plangebiet ebenfalls die Bebauung eines Parkhauses mit Busbetriebsflächen im Erdgeschoss vor. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich nicht weitergeführt.

### 3.1.4 Landschaftsplan, Stadtbiotopkartierung

Der im Oktober 2004 durch die Obere Naturschutzbehörde anerkannte Landschaftsplan der Universitätsstadt Gießen (2004) bewertet das Plangebiet als bereits stark überformte Landschaft bzw. als Siedlungsgebiet jüngerer Zeit. Die Planung des Landschaftsplanes hat zu diesem Bereich keine konkreten Ziele und Maßnahmenvorschläge. Allgemein wird für die Ortslagen auf Privatgrundstücken „die Förderung der Entsiegelung von Asphaltflächen sowie die Förderung der Anpflanzung von Laubbäumen und -sträuchern sowie der die Fassadenbegrünung“ empfohlen.

In der Biotopkartierung 1998 zum Landschaftsplan ist das Plangebiet im Bereich des derzeit bestehenden Parkplatzgeländes als „Großparkplatz“ und im Bereich der verkehrlichen Erschließungsfläche als „stark versiegelte Gewerbefläche“ dargestellt.

### 3.1.5 Schutzgebiete

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

### 3.1.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines innerstädtischen Quartiers, an welches sich nördlich die denkmalschutzrechtliche Gesamtanlage XVII „Bahnhofsviertel“ anschließt (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 HDSchG). Die nördlichen, nicht für eine Bebauung, sondern wie bereits im Bestand weiterhin als Straße „An der Alten Post“ zu Erschließungszwecken vorgesehenen Teilflächen des Plangebietes werden von der Gesamtanlage überdeckt. Innerhalb dieser Gesamtanlage, in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet, befinden sich mehrere Einzeldenkmäler, darunter das ehemalige Bahnhofshotel Lenz (Bahnhofstraße 97/99) und die Alte Post (Bahnhofstraße 91). Bauvorhaben in der Umgebung eines Kulturdenkmals sowie im Umfeld einer denkmalgeschützten Gesamtanlage bedürfen der Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde (§ 16 HDSchG).

Die bei Erdarbeiten zutage tretenden Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen sowie Scherben, Steingeräte, Skelettreste sind gemäß § 20 HDSchG dem Denkmalpfleger oder der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden.

### 3.1.7 Altlastverdächtige Flächen, Altlasten und Kampfmittelvorbelastung

Altlastverdächtige Flächen im Sinne des Bundesbodenschutzgesetzes sind Altablagerungen und Altstandorte, bei denen der Verdacht schädlicher Bodenveränderungen oder sonstiger Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit besteht (§ 2 Abs. 6 BBodSchG).

Altablagerungen sind stillgelegte Abfallentsorgungsanlagen sowie Grundstücke außerhalb von Abfallentsorgungsanlagen, auf denen Abfälle behandelt, gelagert und abgelagert worden sind. Altablagerungen befinden sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Hierzu wurde 1998 seitens des damaligen Eigentümers, der Bahn, die Bodenluft gemessen, um Hinweise auf Altablagerungen zu erhalten. Hinweise auf Altablagerungen gab es seinerzeit nicht. Die Bodenluft-Messstelle liegt am südlichen Rand des Plangebietes.

Altstandorte sind Grundstücke mit stillgelegten Anlagen, die gewerblichen, industriellen, sonstigen wirtschaftlichen Unternehmen oder hoheitlichen Zwecken dienten, sowie Grundstücke, deren militärische Nutzung aufgegeben wurde, sofern auf ihnen mit umweltschädigenden Stoffen umgegangen wurde. Grundstücke mit einer derartigen Nutzung sind Planungsgebiet ebenfalls nicht bekannt.

Der Plangebietbereich liegt aufgrund der innerstädtischen Lage innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. Im Bebauungsplan ist deshalb ein Hinweis auf das Vorhandensein von Kampfmitteln enthalten. Von Kampfmitteln im Untergrund bis 4 m Tiefe muss grundsätzlich ausgegangen werden, soweit nicht Teilflächen bereits auf Kampfmittel hin untersucht und ggf. geräumt wurden. Die Eigentümer dieser Flächen sind im Zuge der Vorbereitung von bodeneingreifenden Baumaßnahmen zur den Anforderungen der Kampfmittelräumung entsprechenden Sondierung verpflichtet. Die „Allgemeinen Bestimmungen zur Kampfmittelräumung im Lande Hessen“ sind zu beachten. Eine Überprüfung muss auf dem neuesten Stand der Technik von einer geeigneten Fachfirma durchgeführt werden.

### 3.2 Städtebaulicher Bestand

Das Plangebiet selbst wird derzeit als öffentlicher Parkplatz genutzt. Auf der relativ ungestalteten Fläche werden sowohl Bus- als auch PKW-Stellplätze dargeboten. Die Anfahrbarkeit der Busstellplätze ist derzeit nur mittels schwieriger Rangierfahrten mit Zurückstoßen der Busse möglich. Durch Absperrpfosten, begleitet von Pflanzstreifen, wird die Fläche zum Teil räumlich untergliedert. Im nördlichen Bereich sind Stellplätze farbig markiert. Zum südlichen Bahngelände hin und nach Westen ist das Gelände eingezäunt. Im Nordosten bildet eine Betonmauer die Begrenzung zum Nachbargrundstück der Telekom. Eine 10 m breite öffentliche Zufahrt, die Straße „An der Alten Post“, bindet den Parkplatz an die Bahnhofstraße an. Ein nach Südwesten zur Erschließung der Häuserzeile „An der Alten Post“ 1 bis 7 abknickender Straßenabschnitt hat eine Breite von zunächst 6 m, am südwestlichen Ende von 4 m. Einen ausgewiesenen Gehweg gibt es nicht. Der freie Durchblick von der Bahnhofstraße nach Süden eröffnet einen Blick über die Bahngleise zur gegenüberliegenden Bebauung.

Das Plangebiet liegt im nahen Umfeld des Hauptbahnhofes und anderer zentraler öffentlicher Einrichtungen sowie in der Nachbarschaft zu Gebäuden mit gemischten Nutzungen aus Wohnen, Dienstleistungen, Läden und Gastronomie am westlichen Ende der Bahnhofstraße. Dementsprechend ist die Bebauung dieses Quartiers recht inhomogen mit unterschiedlichen Gebäudegrundflächen und –höhen sowie verschiedenster Baugestalt. Im Nordwesten grenzt eine geschlossene, drei- bis viergeschossige Bauzeile mit Geschäftsnutzungen in den Erdgeschossen und Dienstleistungen sowie Wohnen in den Obergeschossen mit vorgelagerten Stellplatzflächen an. Die hier z.T. noch vorhandene spätklassizistische und denkmalgeschützte Bebauung wurde in den vergangenen Jahren durch angepasste Neubauten ergänzt. Im Nordosten schließen sich die Bauten des Fernmeldeamtes mit sechs bis teilweise elf Geschossen an. Das elfgeschossige Hochhaus sprengt mit seiner Höhe den Rahmen der umgebenden Bebauungsstruktur. Die im Norden angrenzenden, teilweise denkmalgeschützten Gebäude auf dem Gelände der alten Post stehen seit längerem leer.

### 3.3 Naturräumlicher Bestand

Die Flächen des Plangebietes sind durch einen extrem hohen Versiegelungsgrad geprägt. Unterbrochen wird diese Versiegelung durch kleine Ruderalflächenanteile mit Gehölzaufwuchs sowie durch eine Baum- und Strauchreihe aus Robinien und Hartriegel. Eine im Nordwesten stehende einzelne Robinie ist durch ihre Größe situationsprägend. Die Robinie, eine nichtheimische Baumart, ist geeignet für extreme Standortbedingungen.

Die Grünstrukturen der nachbarlichen Randbereiche im Norden und Nordosten bestimmen sich durch Ruderalflächen, Hecken, Scherrasen und Pflanzbeete.

Anhand der Biotopstrukturen sind Vorkommen seltener oder gefährdeter Tierarten im Plangebiet nicht zu erwarten.

Die Böden des Planungsgebietes sind weitgehend versiegelt. In den noch offenen Bereichen ist das Bodengefüge durch Auffüllungen überformt, natürlich anstehende Böden sind nicht mehr existent. Insofern sind die ökologischen Bodenfunktionen stark eingeschränkt bis nicht vorhanden. Der Untergrund wird im Wesentlichen durch stark sandigen, schwach feinkiesigen, braunen, weich-steifen Schluff gebildet, darunter stehen Basalt und Grauwacke an.

Die Bestandssituation ist typisch für ein ausgeprägtes Stadtklima (Wärmeinsel, geringe Verdunstungsoberfläche).

Fließ- und Stillgewässer sind innerhalb des Planungsgebietes nicht vorhanden.

## 4. Beschreibung des Vorhabens

Die folgende Beschreibung ist auszugsweise den Angaben des Vorhabenträgers entnommen:

Projektiert ist ein in versetzten Ebenen angelegtes Parkgebäude, bestehend aus einer erdgeschossigen Ebene für vorwiegend Busse und fünf bzw. sechs darüber liegenden Parkebenen für PKWs. Zudem ist eine Nutzung der Dachfläche als weitere Parkebene vorgesehen.

Das Erdgeschoss stellt eine Fläche für 5 Busparkplätze (18,75m-Gelenkbusse und 15m-Busse), bis zu 12 zugewiesene PKW-Stellplätze und eine Gewerbefläche von rund 110 m<sup>2</sup> bereit. Die Fahrflächen der Busse liegen auch außerhalb des Parkhauses.

Zum Fernmeldeamt hin wird an der Nordwestgrenze des Grundstücks eine Feuerwehraufstellfläche angelegt.

Auf den darüber liegenden Parkebenen werden ca. 320 Stellplätze angelegt. Die Ein- und Ausfahrten werden gegebenenfalls mit einer Ampelanlage geregelt, um Überschneidungen der Zu- und Abfahrt der unterschiedlichen Parkhausnutzer (PKW und Busse) zu vermeiden.

Das Parkhaus wird in einer Stahl- oder Stahlbetonkonstruktion errichtet; die Deckenplatten bestehen aus Stahlbetonfertigteilen. Eine Aufzugsanlage sowie ein Nottreppenhaus werden eingebaut. Die Südwest-Fassade wird geschlossen, um Beeinträchtigungen gegenüber der zukünftigen Nutzung der Restfläche auszuschließen. Die übrigen Fassaden werden zu ca. 50 % mit Fassadenelementen geschlossen.

Im städtebaulichen Kontext nimmt das Gebäude die Höhen des direkt benachbarten niedrigeren Gebäudes des Fernmeldeamtes auf und vermittelt damit zwischen der Hochhauskubatur des Fernmeldeamtes und der umliegenden Gebäudezeile An der Alten Post.

## 5. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist, abgesehen von der öffentlichen Erschließung, ausschließlicher Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Grundlagen des Vorhabens in einen Rechtsplan umgesetzt.

### 5.1 Städtebauliche Konzeption

Es ist geplant, in innerstädtischer Lage, an zentraler Stelle direkt neben dem Bahnhof Gießen ein Parkhaus mit Busbetriebsflächen zu errichten. Dieses Parkhaus ist dringend notwendig um die für Berufspendler und für das Bahnhofsumfeld notwendigen Stellplätze anbieten zu können. Die ebenfalls erforderlichen Busstellplätze des Öffentlichen Personennahverkehrs werden in notwendiger Anzahl und verkehrssicher zur Verfügung gestellt.

Mit der Errichtung eines Parkhauses auf dem bisherigen Parkplatzgelände soll eine bessere bauliche Ausnutzung dieser innerstädtischen Fläche in zentralfunktioneller Lage erfolgen. Damit wird das desolate, ungestaltete Erscheinungsbild dieser rückwärtigen Freifläche in direkter Nachbarschaft zu hochwertigen Nutzungen wie Bahnhof, Museen und Post aufgewertet.

Das Parkhaus bildet eine Raumkante, mit der das Umfeld der Alten Post städtebaulich gefasst wird und un gelenkte Durchblicke über die Bahngleise gefangen werden. Die geplante Nutzung muss dem besonderen Zuschnitt des Baugrundstückes direkt an den Gleisanlagen der Bahn gerecht werden und zwischen dem heterogenen Erscheinungsbild der Nachbarbebauungen vermitteln. Durch Festsetzung der Gebäudehöhen, Baulinien und Baugrenzen sowie Festsetzungen zur Baugestalt soll erreicht werden, dass sich das Neubauvorhaben in die Umgebung einfügt und den denkmalpflegerischen Belangen Rechnung getragen wird.

Die nachbarrechtlichen Belange sollen berücksichtigt und die Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch unzumutbare Immissionen vermieden werden.

Die inneren Erschließungsanlagen sind so geplant, dass sie den Verkehrsfluss im öffentlichen Straßenraum nicht stören und eine ungehinderte Zu- und Abfahrt der PKWs sowie der Busse gewährleistet wird.

### 5.2 Art der baulichen Nutzung

Das Vorhaben sieht eine Bebauung des derzeitigen Parkplatzgeländes mit einem Parkhaus vor. Zur Bestimmung der Art der Nutzung wird das Plangebiet vorhabenbezogen als Fläche für ein Parkhaus festgesetzt. Da das Erdgeschoss des Parkhauses nicht allein für PKW-Stellplätze vorgesehen ist, sondern in erster Linie als Busparkplatz und in untergeordneter Größe auch gewerblich genutzt werden soll, wird folgende ergänzende Festsetzung getroffen: Im Erdgeschoss dieses Parkhauses sind Busbetriebsflächen, ferner das Wohnen nicht wesentlich störende Gewerbenutzungen in dem entsprechend im Plan gekennzeichneten Bereich mit einer Grundfläche von höchstens 110 qm nebst zugehörigen, notwendigen Lagerflächen sowie Parkhauseinrichtungen (z.B. Rampe, Treppe, Aufzug) in dem entsprechend im Plan gekennzeichneten Bereich mit einer Grundfläche von höchstens 310 qm Grundfläche zulässig. Vergnügungsstätten werden angesichts des bereits erkennbaren Verfallsprozesses einiger Liegenschaften sowie aufgrund der angestrebten Aufwertung des gesamten Bahnhofsbereiches ausgeschlossen.

Innerhalb der Obergeschosse des Parkhauses sind 80 Stellplätze für den Stellplatznachweis (Dauernutzungsrecht) für Vorhaben im Bereich zwischen Main-Weser-Bahn, Vogelsbergbahn und der Liebigstraße vorzuhalten. Angesichts der Leerstände und der öffentlichen wie privaten Stellplatzdefizite besteht ein erhöhtes öffentliches Interesse, Teile der Stellplätze im Parkhaus für die angestrebte städtebauliche Entwicklung des gesamten Bahnhofsumfeldes zu sichern.

Am nordöstlichen Rand besteht eine Feuerwehrezufahrt zum Fernmeldeamt, welche durch den Parkhausneubau in der jetzigen Form nicht mehr genutzt werden kann. Als Ersatz sieht der Bebauungsplan eine ausreichend große Aufstellfläche für Feuerwehrfahrzeuge und einen Feuerwehrezugang zur Telekom vor, die entsprechend im Plan eingetragen sind. Die Aufstellfläche ist von Bebauung und Bepflanzung zwingend freizuhalten, damit Einsatzfahrzeuge diese Fläche jederzeit ungehindert nutzen können.

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche sind Nebenanlagen im Sinne § 14 BauNVO ausgeschlossen. Aufgrund der besonderen Bedeutung und Lage dieses Parkhauses mit Busbetriebsflächen und der beengten Situation für die Feuerwehr ist dieses zwingend erforderlich. 5% des Grundstückes sind gärtnerisch anzulegen.

### 5.3 Maß der baulichen Nutzung

Dem Vorhaben- und Erschließungsplan folgend wird als Maß der Nutzung zunächst eine Grundfläche für das Gebäude als Höchstmaß festgesetzt. Sie beträgt 1450,00 qm. Beim Erdgeschoss handelt es sich überwiegend um Busbetriebsflächen, die aufgrund ihrer besonderen Anforderungen komplett versiegelt sind und aufgrund ihrer besonderen Zweckbestimmung für den öffentlichen Verkehr außerhalb des Gebäudes nicht auf die Grundfläche angerechnet werden.

Als weiteres Maß der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan in Anpassung an die projektierte Höhenstaffelung des Gebäudes eine Gebäudehöhe wie folgt fest: Entlang der nordwestlichen Baulinie darf in einer Tiefe von 11,00 m eine Gebäudehöhe von 185,00 m ü. NN, im übrigen eine Gebäudehöhe von 186,50 m ü. NN nicht überschritten werden. Diese Höhenbegrenzungen gewährleisten, dass sich die Gebäude in die umgebende Bebauung einfügen. Sie ist angelehnt an die benachbarte Bebauung des Fernmeldeamtes mit seinem niedrigeren Mitteltrakt. Mit diesen festgesetzten maximalen Gebäudehöhen des Parkhauses von rund 20 m zu den Bahnanlagen und rund 19 m zu der Bahnhofstraße hin, vermittelt das Parkhaus zwischen den Hochhausbauten des Fernmeldeamtes sowie dem benachbarten ehemaligen Fernmeldeamt im Hof der „Alten Post“, welches eine Firsthöhe von 22 m aufweist, einerseits sowie der Hauszeile „An der Alten Post“, die Firsthöhen bis 18 m aufzeigt und der denkmalgeschützten „Alten Post“ mit einer Firsthöhe von rund 15,5 m andererseits.

Für das Parkhaus ergeben sich insgesamt sieben Vollgeschosse. Der nordöstlich erdgeschossig auskragende Gebäudeteil, der eine gewerbliche Nutzung aufnehmen soll, wird auf ein Vollgeschoss begrenzt.

Maßgebend für die Ermittlung der Gebäudehöhen bei Flachdächern ist die Oberkante Fertigfußboden des obersten Parkdecks.

Darüber hinaus ragende Geländerkonstruktionen oder Brüstungen sind bis zu einer Höhe von höchstens 1,40 m zulässig.

Die festgesetzte maximale Gebäudehöhe kann durch Aufzugsüberfahrten bis zu einer Höhe von 3,50 m über der Oberkante Fußboden des obersten Parkdecks überschritten werden, bei einem Mindestabstand zur Gebäudeaußenwand von 7,0 m und bis zu 3% der Dachfläche. Diese Überhöhung wird aufgrund der zurückgesetzten Lage des Aufzugs innerhalb des Parkhauses nicht stadtbildwirksam.

Die Höhe der Busse erfordert im Erdgeschoss im Bereich des Busbetriebshofes eine lichte Raumhöhe von mindestens 4,20 m.

Das durch diese Festsetzungen sich ergebende Maß der baulichen Nutzung trägt dem Umstand Rechnung, dass es sich hier um ein Grundstück in zentralster Innenstadtlage handelt und die für die nachhaltige Stärkung des ÖPNVs bedeutsame Maßnahme des Parkhausbaus funktional eine entsprechend hohe bauliche Dichte erfordert. Zudem tritt im Bestand der benachbarten Gebäudezeile „An der Alten Post“ eine GFZ von bis zu 2,8 auf, die der mit den beinhalteten Baudenkmalern überkommenen Baustruktur Rechnung trägt.

## 5.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

Zu den seitlichen Nachbargrenzen werden im Nordosten und Nordwesten und Südwesten Baulinien festgesetzt. Das geringe Flächenpotential für das Parkhausgebäude insgesamt macht hier eine Unterschreitung der Abstandsflächen nach HBO erforderlich, um die notwendigen Erschließungszonen und Stellplatzflächen innerhalb des Gebäudes unterzubringen. Zum Gelände des Fernmeldeamtes Gießen beträgt der Abstand der Baulinie zur Grundstücksgrenze 7,30 m, zum Gelände der Alten Post (Flurstück Nr. 92/2) 3,0 m. Gemäß § 6 (11) HBO haben bindende Festsetzungen eines Bebauungsplanes zur Tiefe der Abstandsflächen Vorrang vor den Bestimmungen der HBO.

Die Nordwestfassade des Parkhauses fängt den bislang freien Durchblick von der Bahnhofstraße nach Süden über die Bahngleise auf und setzt einen neuen Orientierungs- / Blickpunkt.

Zum Bahngelände hin wird, da dieses als öffentliche Verkehrsfläche zu betrachten ist, eine Baugrenze festgesetzt. Diese wahrt in der Regel 3,0 m Abstand zur Grundstücksgrenze des Bahngeländes, welcher nur im westlichen Grenzbereich teilweise unterschritten wird und im östlichen Teil deutlich breiter ist. Die Festsetzung der Baugrenze ist gegenüber dem Gebäudeentwurf des Vorhaben- und Erschließungsplanes etwas weiter gefasst und lässt damit geringe Spielräume offen, die für die Objektplanung Möglichkeiten zur Modifikation, ggf. aus technischen Gesichtspunkten geben.

Der aus dem Parkhausgebäude erdgeschossig auskragende Teil, der für eine Gewerbenutzung vorgesehen ist, wird ebenfalls durch eine Baugrenze bestimmt, die in einem Abstand von 3,0 m zu den Nachbargrenzen festgesetzt wird. Zur Flexibilisierung der späteren Bauausführung wird für den erdgeschossigen Bereich der Gewerbenutzung eine Festsetzung getroffen, die ein Überschreiten der zur Bahnhofstraße hin orientierten Baulinie durch untergeordnete Gebäudeteile bis zu 50 cm zulässt. Damit sollen baukonstruktive Variationsmöglichkeiten für den eingeschobenen, untergeordneten Gebäudeteil offen gehalten werden.

Im Vorfeld der Planung wurde seitens der Bahn zum Ausdruck gebracht, dass die erforderlichen Grenzabstände zu den Bahnanlagen eingehalten werden. Die DB-Grenzen sind nach Aussage der Bahn grundsätzlich so gezogen, dass die erforderlichen Abstände gewahrt sind. Durch die zum Bahngelände hin orientierte Baugrenze ist gewährleistet, dass keine baulichen Anlagen in das Bahngelände hineinragen. Auch der erforderliche Schutzabstand von 3,0 m zum nächstgelegenen Oberleitungsmast 0-14 der DB- AG ist hinreichend gewahrt. Der Bebauungsplan weist jedoch darauf hin, dass zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsmasten die Abstände gemäß den Vorschriften der DIN VDE und der DB AG einzuhalten sind. Zudem muss ein eventueller Aufwuchs im Nahbereich des Bahngeländes mindestens 2,50 m von der Oberleitungsanlage entfernt sein.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, soweit sie nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften in den Abstandsflächen zulässig sind, dürfen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche nicht errichtet werden (siehe auch 5.2).

## 5.5 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht (HBO)

Damit sich das geplante Bauvorhaben in das Stadtbild einfügt und gleichzeitig eine rechtliche Fixierung der baulichen Merkmale des Vorhabens stattfindet, sind über die bereits erläuterten Festsetzungen hinaus Festsetzungen zur Gestaltung der Hochbauten notwendig. Diese Festsetzungen werden gemäß § 81 HBO Bestandteil des Bebauungsplanes.

Das Vorhaben befindet sich in Randlage einer denkmalgeschützten Gesamtanlage in sensibler Nachbarschaft zu geschützten Kulturdenkmälern. Daher sind hier besondere stadtgestalterische Anforderungen an das Vorhaben zu stellen, welche auch Festsetzungen zur Regelung der Werbeanlagen erfordern. Da für das zur Bahnhofstraße hin wirksame Parkhausgebäude laut Vorhaben- und Erschließungsplan Werbeanlagen an der Nordwestfassade vorgesehen sind, werden Festsetzungen zur gestalterischen Einpassung der Werbeanlagen in den Bebauungsplan aufgenommen, die die Werbeanlagen auf den zum Zeitpunkt des Entwurfs bestehenden Planungsstand reduzie-

ren und der starken stadtbildprägenden Wirkung der Werbung an diesem sensiblen und zentralen Standort Rechnung tragen. Grundsätzlich bedürfen alle baulichen Maßnahmen innerhalb der denkmalgeschützten Gesamtanlage der Zustimmung der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Die Lage des Parkhauses in direkter Nähe zu den Wohn- und Schlafräumen benachbarter Gebäude erfordert es, die Ausgestaltung der Werbeanlagen zusätzlich zu beschränken. Hier geht es insbesondere um das Bedürfnis nach ungestörter Nachtruhe. Diese soll durch das Verbot beleuchteter oder sogar blinkender Werbung gewährleistet werden.

Die gem. § 81 HBO aufgenommenen Festsetzungen zur grünordnerischen Gestaltung der Grundstücksfreiflächen werden in Kap. 7 erläutert.

## 5.6 Verkehr

### 5.6.1 Straßenführung

Das Plangebiet grenzt im Norden an die Bahnhofstraße, welche die äußere Erschließung sicherstellt. Die innere Erschließung erfolgt über die öffentliche Straßenparzelle 90/4 „An der Alten Post“, welche im Hauptzufahrtsbereich zum Parkhausgebäude eine Breite von 10,0 m aufweist. Der nach Südwesten zur Erschließung der Häuserzeile „An der Alten Post“ 1 bis 7 abknickende Straßenabschnitt hat eine Breite von zunächst 6,0 m, am südwestlichen Ende von 4,0 m. Für den Bereich „An der Alten Post“ liegt eine Ausbauplanung von 1995 vor. In 2000 wurde eine Baustraße hergestellt. Der Endausbau der Straße wird auf der Grundlage eines dezidierten Verkehrsgutachtens und der darauf aufbauenden Ausbauplanung erfolgen.

Der oben genannte Hauptzufahrtsbereich, der neben Anliegerverkehr auch Besucherverkehr des Parkhauses aufzunehmen hat, wird im Bebauungsplan als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Der abknickende Straßenabschnitt dient allein dem Anliegerverkehr der Gebäude „An der Alten Post“ 1 bis 7 und der noch zu beplanenden Restfläche und soll verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Demzufolge wird hier ein verkehrsberuhigter Bereich im Bebauungsplan festgesetzt. Im Zuge des vorliegenden Bauvorhabens wird eine Anpassung der Straßenausbauplanung erfolgen.

Im Vorfeld der Planung wurde eine Verkehrsuntersuchung des Jahres 2004 für den Bereich des Bahnhofsumfeldes (Durth Roos Consulting GmbH, 2004) unter Berücksichtigung geänderter Rahmenbedingungen fortgeschrieben (Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung „Alte Post“ - Neuordnung des östlichen Bahnhofsumfeldes - , Durth Roos Consulting GmbH, Juni 2008).

Die Zielsetzung der Untersuchung war die Ermittlung der Leistungsfähigkeitsgrenzen des Straßennetzes im östlichen Bahnhofsumfeld als Basis für die Definition künftiger, verträglicher Nutzungen im Bahnhofsbereich.

Neben Annahmen für den Neuverkehr durch teilweise bestehende und potentielle Nutzungen in anderen Gebäuden des Untersuchungsgebietes (Neue Post, Alte Post, Liebig-Center) wurden für den Neuverkehr durch ein Parkhaus am Bahnhof 550 Stellplätze zugrunde gelegt.

Als Ergebnis der Untersuchung kann festgehalten werden, dass das heutige Straßennetz auch nach Fertigstellung des Liebig-Centers, bei Vollaussnutzung der Neuen Post und bei Nutzung der Alten Post leistungsfähig bleibt.

Durch den Bau des Parkhauses am Bahnhof könnte je nach Nutzermix unter Umständen ein Ausbau mit Signalisierung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Liebigstraße sowie die Signalisierung des Knotenpunktes Bahnhofstraße / Flutgraben erforderlich werden. Der momentan vom Betreiber genannte Nutzermix von 200-400 Kurzzeitparkern pro Tag und 100 Langzeitparkern im Monat erfordert keine Nachrüstung der untersuchten Knotenpunkte. Zu berücksichtigen ist auch, dass das Parkhaus in der vorliegenden Planung mit ca. 320 Stellplätzen deutlich weniger Stellplätze bereitstellt als in der Untersuchung angenommen. Hieraus resultieren geringere Belastungen.

Die Stadt hat zudem die Möglichkeit, neben verkehrsregelnden oder technischen Ausbaumaßnahmen die Nutzungszuordnung des geplanten Parkhauses zu reglementieren. Die Stadt wird im

Rahmen der genannten Möglichkeiten zu gegebener Zeit eine Lösung herbeiführen können. Festsetzungen hierzu im vorliegenden Bebauungsplan bedarf es dafür nicht.

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wird im Rahmen der Vorhabenplanung eine verkehrsplanerische Untersuchung zur störungsfreien Regelung des Zu- und Abfahrtsverkehr durchgeführt.

### 5.6.2 Fahrrad- und Fußwege

Die fußläufige Verbindung zum Bahnhofsvorplatz ist im Zuge der Ausbauplanung innerhalb der Straßenverkehrsfläche herzustellen. Die Breite der Verkehrsfläche ist dafür ausreichend. Eigenständige Radwege sind im Plangebiet nicht vorgesehen.

### 5.6.3 Öffentlicher Nahverkehr

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Bahnhofsvorplatz mit Busbahnhof, so dass der Anschluss an das ÖPNV-Netz bestens gegeben ist.

### 5.6.4 Ruhender Verkehr

Mit dem Parkhausbau wird die bestehende Situation des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Plangebietes deutlich verbessert. Künftig stehen 320 Stellplätze anstelle der heutigen ca. 50 Stellplätze für PKW zur Verfügung. Ein Teil dieser Stellplätze ist zweckgebunden und für bestimmte Nutzer reserviert. So sollen 80 Stellplätze für den erforderlichen Stellplatznachweis umgebender baulicher Nutzungen verwandt werden um damit nachhaltig eine positive Entwicklung des Bahnhofumfeldes zu fördern. Die restlichen Stellplätze stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. (Park & Ride etc.).

Im Erdgeschoss sind für den ÖPNV-Linienverkehr 5 notwendige Busparkplätze zum Abstellen der Busse in Pausenzeiten vorgesehen sowie bis zu 12 nutzergebundene PKW-Stellplätze für die Bahn möglich.

Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt über die festgesetzte Straßenverkehrsfläche. Das Nebeneinander der Zufahrten auf die Busbetriebsfläche und in das Parkhaus erfordern verkehrsrechtliche Regelungen zur Abwicklung der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb und außerhalb des Parkhauses. Darüber hinaus ist eine Einbindung des Parkhauses in das städtische Parkleitsystem anzustreben. Regelungen hierzu und zur inneren Verkehrsabwicklung kann der Bebauungsplan nicht treffen, sie werden aber im Zuge der Vorhabenplanung und –genehmigung erfolgen.

## 5.7 Ver- und Entsorgung

### 5.7.1 Wasserversorgung

Im Plangebiet selbst liegen keine Wasserleitungen. Die nächsten Versorgungsleitungen liegen in der Bahnhofstraße. Die Wasserversorgung ist somit möglich; hierzu sind entsprechende Anlagen von der Bahnhofstraße zum Objekt hin zu verlegen. Der Löschwasserbedarf steht z. Zt. noch nicht fest, ist aber in ausreichendem Maße sicherzustellen.

### 5.7.2 Abwasserentsorgung

Die Abwasserentsorgung ist über die bestehenden Abwasseranlagen (Regenwasser-, und Schmutzwasserkanal) in der Straße „An der Alten Post“ gesichert. Die Abwassersatzung der Stadt Gießen ist zu beachten.

### 5.7.3 Niederschlagswasser

Zur Entlastung der Abwasseranlagen, Vermeidung von Überschwemmungsgefahren und zur Schonung des Wasserhaushaltes ist es nach § 42 Abs. 3 Hessisches Wassergesetz erforderlich, Niederschlagswasser zu sammeln, im Rahmen eines Bewirtschaftungsplanes zu nutzen und in

geeigneten Fällen zu versickern. Da im Parkhaus – mit Ausnahme der kleinen Gewerbeeinheit und der Busfahrertoilette - kein Brauchwasserabnehmer vorhanden ist, die Flächen durch die Nutzung größtenteils befestigt werden müssen und eine Versickerung vor Ort daher auch nicht möglich ist, muss in diesem Fall in den Regenwasserkanal eingeleitet werden. Um den Regenwasseranfall möglichst gering zu halten, sollen eine Befestigung von Fußwegen und von der nicht dauerhaft befahrenen Teile der Feuerwehraufstellfläche in weitfugig gepflasterter Weise bzw. mittels Rasengittersteinen erfolgen.

Das Einleiten von Grund- und Quellwasser in die Abwasseranlage über Drainagen ist gem. § 11 Abs. 5 der Abwassersatzung unzulässig.

#### 5.7.4 Energie- und Wärmeversorgung

Ein Anschluss an das Gasversorgungsnetz zur Beheizung der Parkhausaufsichtsräume und der Gewerbeeinheit ist für das Plangebiet möglich. Die nächsten Versorgungsleitungen liegen in der Bahnhofstraße, von wo aus entsprechende Anlagen zum Vorhaben hin zu verlegen sind.

An eine Fernwärmeversorgung kann z. Zt. nicht direkt angeschlossen werden. Da im Umfeld des Plangebietes auch anderweitig Interesse an einer Fernwärmeversorgung besteht, sollte geprüft werden, ob das Fernwärmenetz bis zum Bauvorhaben hin ausgedehnt werden kann.

Zur Sicherstellung der Stromversorgung des Plangebietes ist die Errichtung einer Trafostation erforderlich. Als Nebenanlage ist diese gem. § 14 Abs. 2 BauNVO im Baugebiet zulässig und kann innerhalb des Vorhabens baulich integriert werden.

#### 5.7.5 Telekommunikationslinien

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

## 6. Immissionsschutz

Um die Auswirkung des vorhabenbedingten Verkehrslärms durch den Parkhausbetrieb auf die benachbarte Mischgebietsbebauung zu ermitteln, wurde ein Schallimmissionsgutachten erstellt. (Schallimmissionsgutachten zur Beurteilung des Verkehrslärms im Zusammenhang mit dem Bauungsplan GI 01/29 „An der Alten Post“, Planungsbüro Koch, 02.02.2009)

Untersucht wurden die Lärmeinwirkungen auf die nächstgelegenen Nachbargebäude „An der Alten Post“ Nr. 1, Bahnhofstraße 91 (Gebäude der Alten Post), das Fernmeldeamt und auf mögliche Nutzungen für das Restgrundstück, hier Studentenappartements. Betrachtet wurden die dem Parkhaus und dessen Zufahrtbereich zugewandten Fassaden, für die jeweils Einzelpunktberechnungen, differenziert nach verschiedenen Stockwerken, 50 cm vor der Fassade vorgenommen wurden. Die Berechnung wurde mit der Software LimA\_5 auf der Grundlage der ISO 9613 durchgeführt und geht von projektierten 370 Stellplätzen auf 6 bzw. 7 Parkebenen plus einer erdgeschossigen Nutzung durch 6 Busse aus. Damit enthält das Gutachten einen Sicherheitszuschlag von rd. 40 Stellplätzen und einem Bus gegenüber dem tatsächlich projektierten Vorhaben. Es wurden drei Fallgestaltungen berechnet: Parkhaus ringsum offen, Brüstung 90 cm an NW- und SW-Fassade und Brüstung 90 cm ringsum.

Maßgebend für die Berücksichtigung des Schallschutzes in der Bauleitplanung ist die DIN 18005. Bei den Lärmschutzwerten der DIN 18005 handelt es sich um schalltechnische Orientierungswerte für die Beurteilung des Lärmschutzes in der städtebaulichen Planung als Anhaltswerte, nicht jedoch um normativ verbindliche Grenzwerte.

Für das Untersuchungsgebiet sind die Orientierungswerte eines Mischgebietes anzusetzen, die für den hier relevanten Verkehrslärm bei 60 dB(A) tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) und 50 dB(A) nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) liegen.

Im Ergebnis können die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Mischgebiet von 60 dB(A) tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) und 50 dB(A) nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) an den Gebäuden „An der alten Post“ Nr. 1 SO- Fassade und NO-Fassade, Fernmeldeamt SW-Fassade sowie Bahnhofstraße 91 SO-Fassade bei einem ringsum offenen Parkhaus eingehalten werden (vgl. nachstehende Tabellen). Für diese Gebäude werden oberhalb des 1. Obergeschosses nachts sogar die Orientierungswerte für ein Allgemeines Wohngebiet (45 dB(A)) eingehalten. Schallschutzmaßnahmen sind somit für diese Gebäude nicht erforderlich. Brüstungen teilweise oder ringsum wirken sich schalltechnisch geringfügig positiv auf die umliegenden Gebäude aus.

Berechnungsergebnisse Parkhaus ringsum offen:

Adresse	Lage am Haus	Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
An der Alten Post 1	SO	EG	59,26	44,35
An der Alten Post 1	SO	1.OG	59,03	44,23
An der Alten Post 1	SO	2.OG	58,79	43,89
An der Alten Post 1	SO	3.OG	58,36	43,35
An der Alten Post 1	NO	EG	59,67	45,43
An der Alten Post 1	NO	1.OG	59,36	45,14
An der Alten Post 1	NO	2.OG	58,93	44,58
An der Alten Post 1	NO	3.OG	58,57	44,02
Fernmeldeamt	SW	EG	55,87	43,50
Fernmeldeamt	SW	1.OG	55,39	43,55
Fernmeldeamt	SW	2.OG	55,18	42,74
Fernmeldeamt	SW	3.OG	55,20	42,06
Fernmeldeamt	SW	4.OG	55,37	41,74
Fernmeldeamt	SW	5.OG	55,71	41,58
Postgebäude	SO	EG	56,38	41,41
Postgebäude	SO	1.OG	56,63	41,80
Postgebäude	SO	2.OG	56,75	41,99
Postgebäude	SO	3.OG	56,53	41,83

Berechnungsergebnisse Parkhaus mit Brüstung 90 cm an NW- und SW-Fassade:

Adresse	Lage am Haus	Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
An der Alten Post 1	SO	EG	58,83	44,08
An der Alten Post 1	SO	1.OG	58,57	43,96
An der Alten Post 1	SO	2.OG	58,32	43,61
An der Alten Post 1	SO	3.OG	57,86	43,04
An der Alten Post 1	NO	EG	59,40	45,29
An der Alten Post 1	NO	1.OG	59,07	44,99
An der Alten Post 1	NO	2.OG	58,62	44,41
An der Alten Post 1	NO	3.OG	58,27	43,85

Fernmeldeamt	SW	EG	55,79	43,47
Fernmeldeamt	SW	1.OG	55,29	43,52
Fernmeldeamt	SW	2.OG	55,08	42,70
Fernmeldeamt	SW	3.OG	55,12	42,02
Fernmeldeamt	SW	4.OG	55,30	41,71
Fernmeldeamt	SW	5.OG	55,67	41,56
Postgebäude	SO	EG	55,99	41,18
Postgebäude	SO	1.OG	56,25	41,59
Postgebäude	SO	2.OG	56,40	41,79
Postgebäude	SO	3.OG	56,18	41,64

Berechnungsergebnisse Parkhaus mit Brüstung 90 cm ringsum:

Adresse	Lage am Haus	Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
An der Alten Post 1	SO	EG	58,78	44,06
An der Alten Post 1	SO	1.OG	58,51	43,93
An der Alten Post 1	SO	2.OG	58,25	43,57
An der Alten Post 1	SO	3.OG	57,79	42,99
An der Alten Post 1	NO	EG	59,36	45,27
An der Alten Post 1	NO	1.OG	59,02	44,96
An der Alten Post 1	NO	2.OG	58,54	44,37
An der Alten Post 1	NO	3.OG	58,17	43,79
Fernmeldeamt	SW	EG	54,47	43,07
Fernmeldeamt	SW	1.OG	53,78	43,12
Fernmeldeamt	SW	2.OG	53,55	42,23
Fernmeldeamt	SW	3.OG	53,65	41,49
Fernmeldeamt	SW	4.OG	54,04	41,18
Fernmeldeamt	SW	5.OG	54,57	41,03
Postgebäude	SO	EG	55,92	41,15
Postgebäude	SO	1.OG	56,17	41,55
Postgebäude	SO	2.OG	56,28	41,74
Postgebäude	SO	3.OG	56,05	41,58

Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist die SW-Fassade des Parkhauses hin zur noch zu beplanenden Restfläche geschlossen projektiert.

In den Festsetzungen wurde zudem eine Regelung zum Schallschutz aufgenommen, die die grundsätzliche Vereinbarkeit des Parkhauses zu der benachbarten gemischten Nutzung sicherstellt. Aufgrund der hohen Vorbelastung der Nachbarbebauungen und der räumlichen Nähe des Parkhauses zum bestehenden Fernmeldeamt ist es erforderlich, an der nordöstlichen Grundstücksgrenze die Orientierungswerte der DIN 18005 bereits an der Grundstücksgrenze sicher zu stellen. Durch die Höhe des Parkhauses und die offene Gestaltung seiner Fassade ist zur qualitätvollen Bewirtschaftung der benachbarten Bürobauten eine erhöhte Anforderung an das Parkhaus

städtebaulich notwendig. Da im Bereich des Fernmeldeamtes bereits 2003 im Aufstellungsbeschluss für die 2. Bebauungsplanänderung Nr. G 01/04 „Bahnhofsvorplatz“, Bereich „Alte Post“; die Festsetzung eines Mischgebietes vorgesehen wurde, ist dieser Orientierungswert für den Schallschutz heranzuziehen.

Das an der südwestlichen Grenze des Plangebietes liegende Grundstück ist derzeit unbebaut. Um diese Fläche als potentielle Baufläche nicht außer Acht zu lassen, ist es erforderlich, die Anforderungen aus dem Lärmgutachten planungsrechtlich zu berücksichtigen und auch an dieser Grenze Lärmschutzanforderungen zu formulieren. Aus gestalterischen Gründen und um eine ausreichende Belichtung des Parkhauses zu erzielen, sind die hierfür notwendigen baulichen Vorkehrungen teilweise lichtdurchlässig auszubilden.

Zu den Bahngleisen hin ergeben sich keine Anforderungen an die Bewältigung von Lärmemissionen. Sowohl die Zeilenbebauung „An der Alten Post“ als auch die Gebäude auf dem Gelände der ehemaligen Post benötigen keine weiteren Schallschutzregelungen, weil aufgrund der Entfernung zum Parkhaus für diese Bebauung keine für ein Mischgebiet unverträgliche Lärmbelastung durch das Parkhaus zu erwarten ist.

Sofern das Parkhaus als gewerbliche Anlage im Sinne des § 3 (5) BImSchG betrieben wird, ist allerdings im Baugenehmigungsverfahren ein Lärmgutachten unter Anwendung der TA Lärm zu erstellen. Nach dieser ist die lauteste Nachtstunde maßgeblich zur Beurteilung der Lärmimmissionen. Dies kann zu höheren Immissionswerten führen als bei der Berechnung nach der DIN 18005 bzw. RLS 90, bei der die Berechnungen für die Nachtzeit auf den Zeitraum von acht Stunden gemittelt werden. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis hierzu.

Um die Auswirkungen vorhabenbedingter Lichtimmissionen einschätzen zu können, ist Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ein entsprechendes Lichtimmissionsgutachten zu erstellen, in dem das konkrete Vorhaben unter Anwendung der Richtwerte nach Vorgabe des Länderausschusses für Immissionsschutz betrachtet wird. Der Vorhabenträger wird im Durchführungsvertrag verpflichtet, das Parkhaus so zu gestalten, dass die maßgeblichen Richtwerte an der nächstgelegenen schützenswerten Bebauung nicht überschritten werden. Auch hierzu enthält der Bebauungsplan einen entsprechenden Hinweis.

## 7. Natur und Landschaft, Grünordnung

Bei der vorliegenden Planung wird eine Teilfläche eines rechtskräftigen Bebauungsplanes überplant, welcher das Plangebiet als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Betriebshof Busabstellplätze“ festsetzt. Festsetzungen zum Naturschutz und zur Landschaftspflege trifft der Bebauungsplan für diese Fläche nicht. Insofern ist das Plangebiet planungsrechtlich zu 100 % versiegelbar. Der derzeitige Bestand weicht mit seinem kleinem Grünanteil nur geringfügig von diesem Versiegelungsmaß ab.

Für die nicht mit Nutzungen belegten Restflächen von 5% wird eine Begrünung und gärtnerische Anlage festgesetzt. Für Bäume besteht aufgrund der hohen Ausnutzung der Fläche jedoch kein Entwicklungsraum.

Des weiteren soll die Bodenversiegelung eingeschränkt werden, indem für Fußwege die Verwendung von wasserdurchlässigen Oberflächenmaterialien festgesetzt wird. Die nicht dauerhaft befahrenen Flächenanteile der Feuerwehraufstellfläche sollen mittels Rasengittersteinen befestigt werden. Diese Festsetzung dient der Verminderung des Oberflächenabflusses. Eine Versickerung des Dachflächenwassers ist aufgrund der hohen Ausnutzung der Fläche leider nicht möglich. Es muss in den Regenwasserkanal eingeleitet werden.

Mit der Planung verbunden ist allerdings eine Erhöhung der Verkehrsbelastung durch ein gegenüber dem Bestand höheres Parkraumangebot. Eine Zunahme der Lärmemissionen (vgl. Kap. 6) und von Gas- und Staubemissionen ist zu erwarten. Letztere wird sich überwiegend auf das Plangebiet konzentrieren, resultiert jedoch aus einer Umverteilung der bisherigen Verkehrsströme an anderen Stellen im Stadtgebiet, so dass sich dies in gesamtstädtischer Betrachtung und unter Berücksichtigung der Vorbelastung nicht weiter nachteilig auswirken wird.

Aufgrund der hohen Vorbelastung ist eine grundsätzliche Verschlechterung der naturschutzfachlichen Gegebenheiten nicht zu erwarten.

## 8. Flächenbilanz und Bodenordnung

Die Gesamtfläche des Planungsgebietes beträgt rund 2.660 m<sup>2</sup>.

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich, da das noch städtische Baugrundstück in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehen wird.

## 9. Erschließung, Durchführungsvertrag

Zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird gem. § 12 BauGB ergänzend ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In diesem Durchführungsvertrag werden weitergehende Vereinbarungen zu den erforderlichen Erschließungs- und Planungsleistungen, der Ausführung des Bauvorhabens und den Grün- und Freiflächen getroffen. Außerdem wird geregelt, dass das Baurecht erlischt, wenn das geplante Vorhaben nicht innerhalb einer bestimmten Frist realisiert wird (§ 12 Abs. 6 BauGB).

## 10. Verfahrensablauf

Die Einordnung des Verfahrens in die Vorgaben des BauGB wurde in Kap. 3.1.1 vorgenommen. Im Folgenden sind die wichtigsten Daten zum Aufstellungsverfahren zusammengefasst:

Aufstellungsbeschluss:	05.02.2009
Bekanntmachung Aufstellungsbeschluss:	07.02.2009
Bekanntmachung der Unterrichtung der Öffentlichkeit:	07.02.2009
Unterrichtung der Öffentlichkeit:	09.02. – 13.02.2009
Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung:	14.02.2009
Offenlage Entwurf und Gelegenheit zur Stellungnahme:	25.02. – 26.03.2009
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	02.03. – 20.03.2009
Satzungsbeschluss:	
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses:	
Rechtskraft:	

Gießen/Aßlar, 04.05.2009

Dipl.-Ing. Bruno Koch, Städtebauarchitekt SRL

geprüft: ....., Rech

## 11. Anhang

- Vorhaben- und Erschließungsplanung (Architekten Graf und Graf)

### Neubau eines Parkhauses „An der Alten Post“, Gießen

#### Beschreibung des Vorhabens

Die folgende Beschreibung ist auszugsweise den Angaben des Vorhabenträgers entnommen: Projektiert ist ein in versetzten Ebenen angelegtes Parkgebäude, bestehend aus einer erdgeschossigen

Ebene für vorwiegend Busse und fünf bzw. sechs darüber liegenden Parkebenen für PKWs. Zudem ist eine

Nutzung der Dachfläche als weitere Parkebene vorgesehen.

Das Erdgeschoss stellt eine Fläche für 5 Busparkplätze (18,75m-Gelenkbusse und 15m-Busse), bis zu 12

zugewiesene PKW-Stellplätze und eine Gewerbefläche von rund 110 m<sup>2</sup> bereit. Die Fahrflächen der Busse

liegen auch außerhalb des Parkhauses.

Zum Fernmeldeamt hin wird an der Nordwestgrenze des Grundstücks eine Feuerwehraufstellfläche angelegt.

Auf den darüber liegenden Parkebenen werden ca. 320 Stellplätze angelegt. Die Ein- und Ausfahrten

werden gegebenenfalls mit einer Ampelanlage geregelt, um Überschneidungen der Zu- und Abfahrt der

unterschiedlichen Parkhausnutzer (PKW und Busse) zu vermeiden.

Das Parkhaus wird in einer Stahl- oder Stahlbetonkonstruktion errichtet; die Deckenplatten bestehen aus

Stahlbetonfertigteilen. Eine Aufzugsanlage sowie ein Nottreppenhaus werden eingebaut. Die Südwest-

Fassade wird geschlossen, um Beeinträchtigungen gegenüber der zukünftigen Nutzung der Restfläche

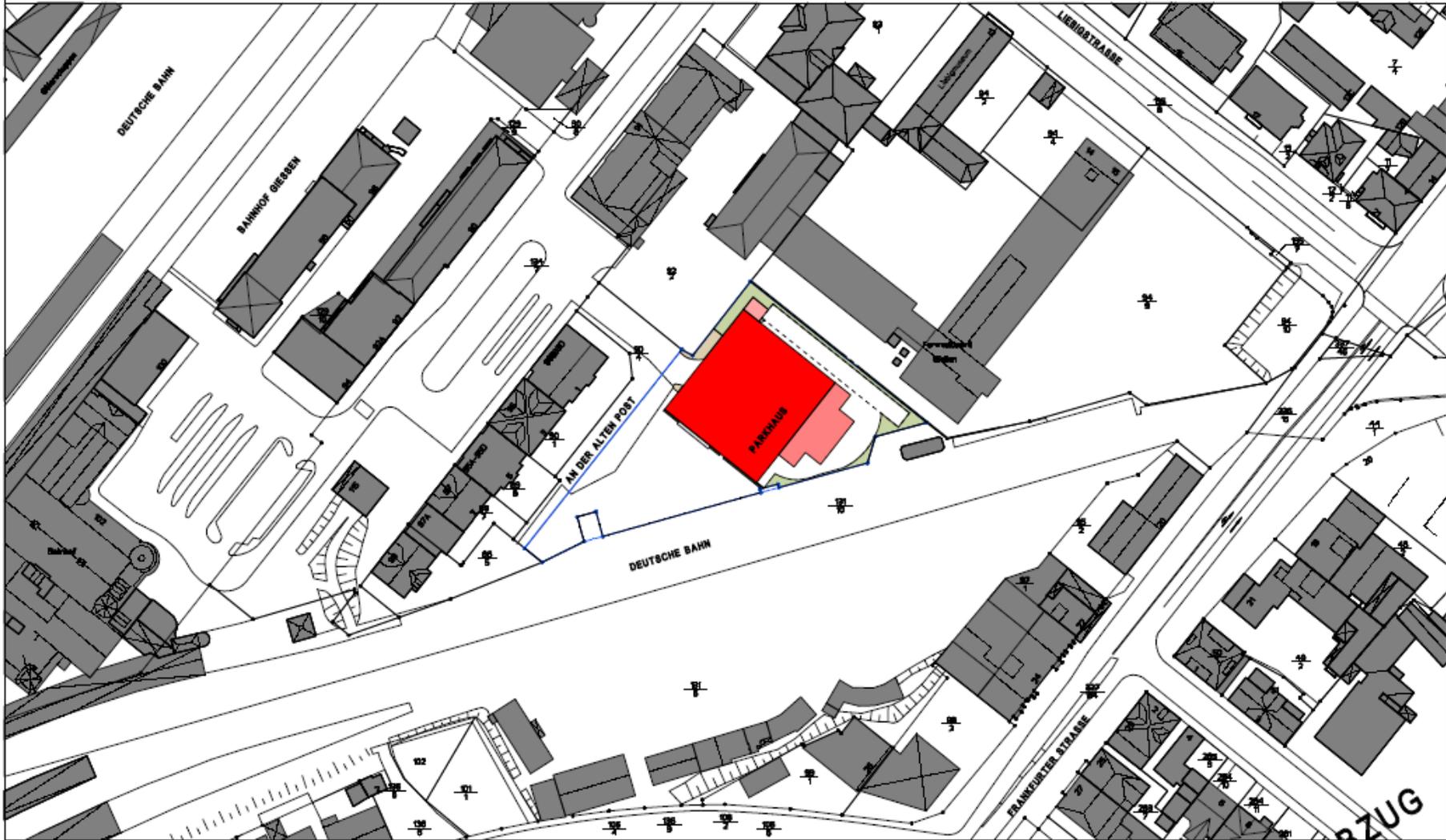
auszuschließen. Die übrigen Fassaden werden zu ca. 50 % mit Fassadenelementen geschlossen.

Im städtebaulichen Kontext nimmt das Gebäude die Höhen des direkt benachbarten niedrigeren Gebäudes

des Fernmeldeamtes auf und vermittelt damit zwischen der Hochhauskubatur des Fernmeldeamtes und der

umliegenden Gebäudezeile An der Alten Post.

# NEUBAU EINES PARKHAUSES AM BAHNHOF, GIESSEN



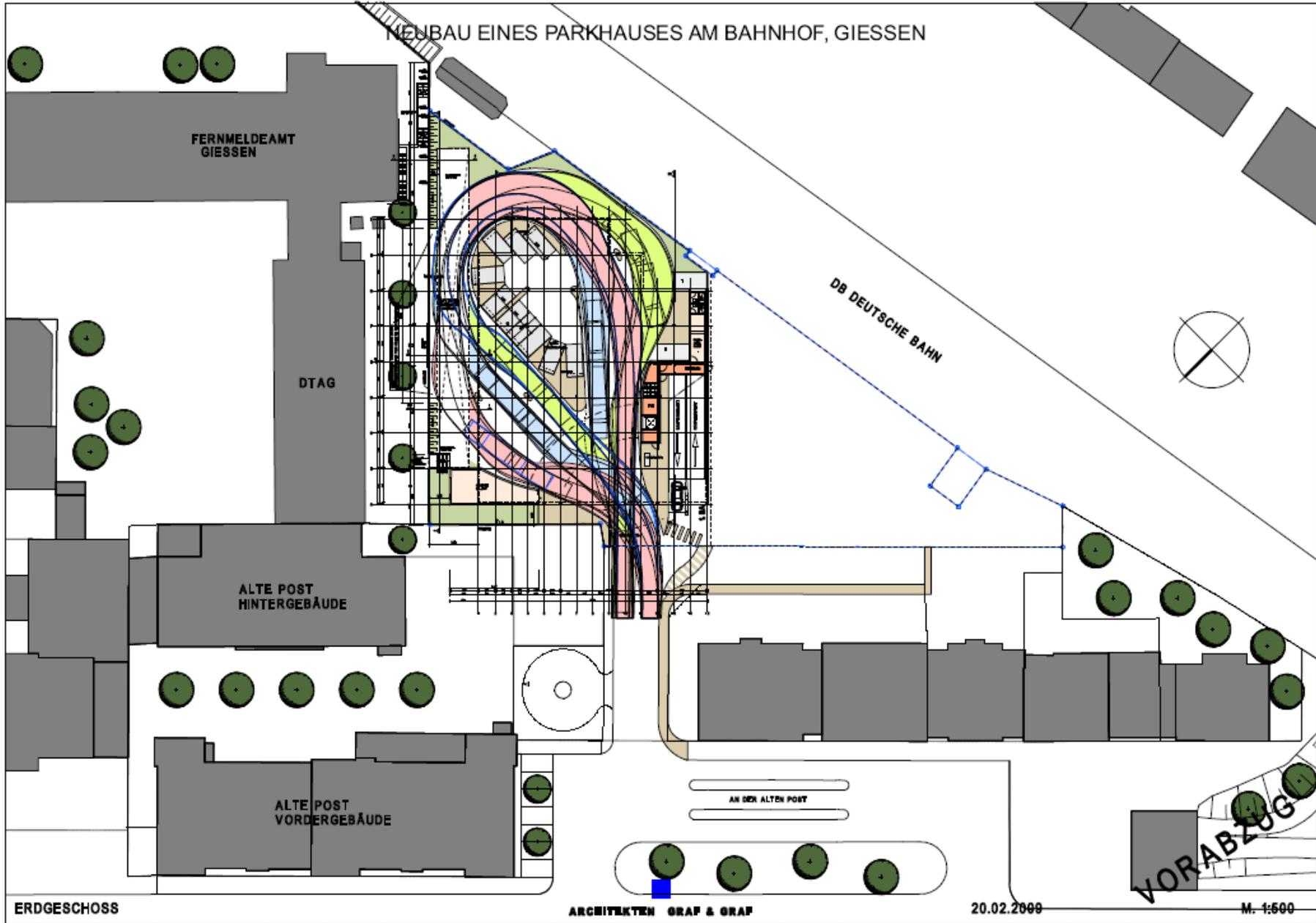
LAGEPLAN

ARCHITEKTEN  GRAF & GRAF

20.02.2009

M. 1:1000

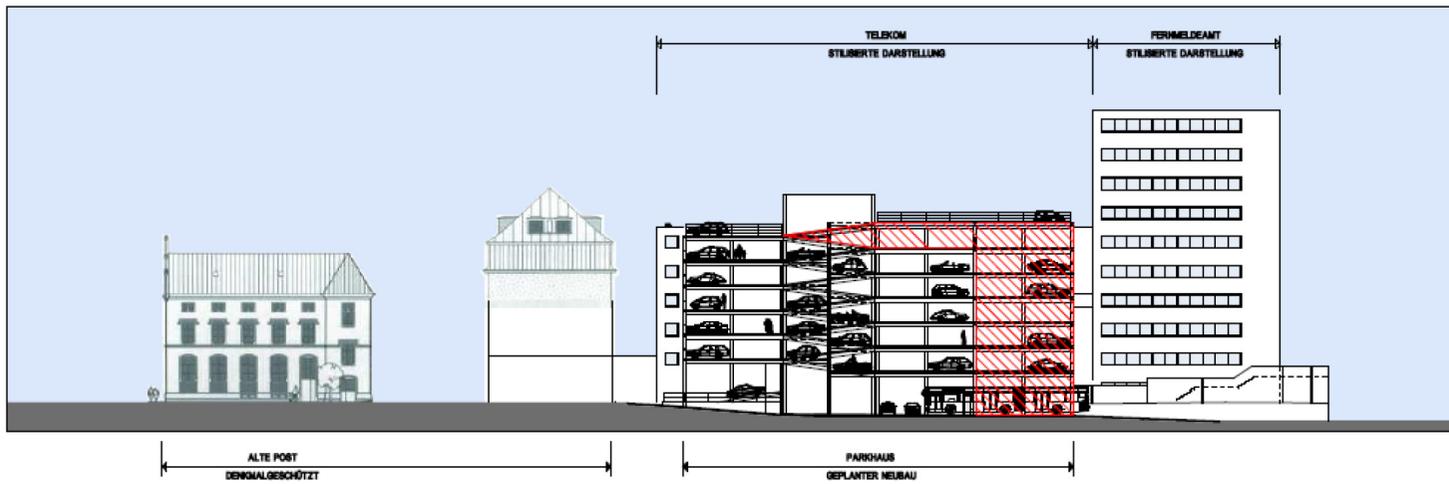
VORABZUG







# NEUBAU EINES PARKHAUSES AM BAHNHOF, GIESSEN



ANSICHTEN MIT DENKMALGESCHÜTZTEN GEBÄUDEN

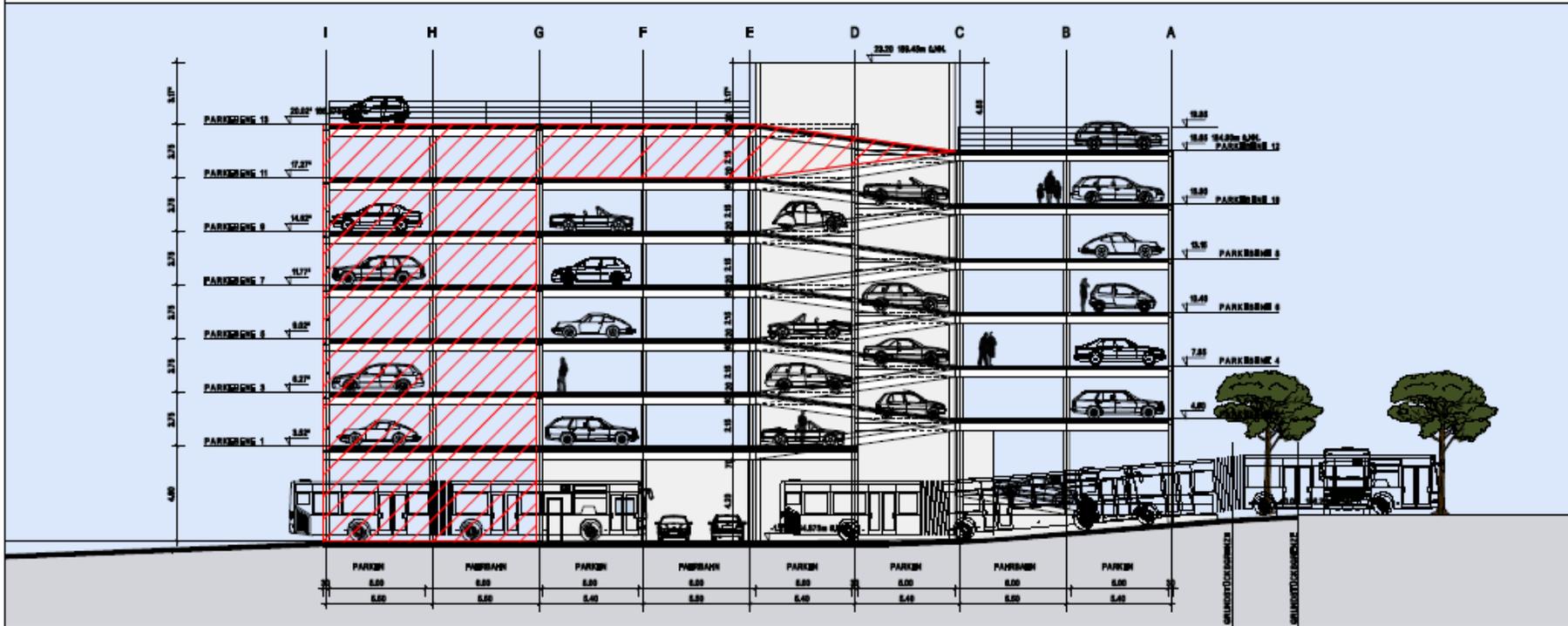
ARCHITEKTEN  GRAF & GRAF

20.02.2009

M. 1:500

VORABZUG

# NEUBAU EINES PARKHAUSES AM BAHNHOF, GIESSEN



SCHNITT A-A

ARCHITEKTEN  GRAF & GRAF

19.01.2009

VORABZUG

M. 1:200

