



**Bebauungsplan Nr. GI 01/30  
„An der Alten Post 2“**

**Planungsstand 24.02.2010  
Bearbeitung: Dipl.-Ing. Monika Rech**

**Universitätsstadt Giessen  
Stadtplanungsamt**

## 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	5
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	6
3.2 Städtebaulicher Bestand	6
3.3 Naturräumlicher Bestand	7
<b>4. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen</b>	<b>7</b>
4.1 Städtebauliche Konzeption	7
4.2 Art der baulichen Nutzung	7
4.3 Maß der baulichen Nutzung	9
4.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche	10
4.5 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht (HBO)	11
4.6 Verkehr	12
4.6.1 Straßenführung	12
4.6.2 Fahrrad- und Fußwege	12
4.6.3 Öffentlicher Nahverkehr	12
4.6.4 Ruhender Verkehr	12
4.7 Ver- und Entsorgung	13
4.7.1 Wasserversorgung	13
4.7.2 Abwasserentsorgung	13
4.7.3 Niederschlagswasser	13
4.7.4 Energie- und Wärmeversorgung	13
4.7.5 Telekommunikationslinien	14
4.8 Geh- und Fahrrecht	14
<b>5. Immissionsschutz</b>	<b>14</b>
5.1 Auswirkungen des vorhandenen Schienenverkehrslärms auf das Plangebiet	14
5.2 Schutz vor sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen	16
5.2.1 Parkhausvorhaben	16
5.2.2 Oberleitungsmast der Bahn	17
<b>6. Natur und Landschaft, Grünordnung</b>	<b>17</b>
<b>7. Flächenbilanz und Bodenordnung</b>	<b>18</b>
<b>8. Verfahrensablauf</b>	<b>18</b>

## 1. Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des 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 Westen und Nordwesten durch die anschließenden Grundstücke der geschlossenen Häuserzeile Bahnhofstraße 93 bis 99. Im Nordosten verbleibt von dem Flurstück Flur 6, Nr. 131/11 eine ca. 2.317 m<sup>2</sup> große Restfläche außerhalb des Plangebietes. Diese Fläche ist Bestandteil des Bebauungsplanes Nr. GI 01/29 „An der Alten Post 1“, der sich zur Zeit im Aufstellungsverfahren befindet und dessen Planungsziel es ist, die Errichtung eines Parkhauses mit Busbetriebsflächen planungsrechtlich abzusichern.

Das Teilstück der Parzelle 90/4 dient als öffentliche Straßenparzelle der Erschließung des Plangebietes. Im weiteren Verlauf dieser Straßenparzelle besteht im Nordosten, außerhalb des Geltungsbereiches, ein direkter Verkehrsanschluss an die Bahnhofstraße. Auf dem Teil-Flurstück 131/11 werden derzeit PKW-Stellplätze dargeboten. Das Bebauungsplangebiet umfasst insgesamt eine Größe von rund 1.530 m<sup>2</sup>.

## 2. Allgemeine Ziele und Zwecke der Planung

Durch einen projektierten Parkhausneubau im Zuge des an das Plangebiet angrenzenden Bebauungsplanes GI Nr. 01/29 „An der Alten Post 1“ werden Ersatzstellplatzflächen u. a. auch für die im Plangebiet derzeit ebenerdig bestehenden Stellplätze geschaffen. Damit stehen die Flächen des vorliegenden Plangebietes für anderweitige innerstädtische Nutzungen zur Verfügung.

Vor dem primär ökologischen Hintergrund des Grundsatzes der Innenentwicklung und des angestrebten sparsamen Umganges mit Grund und Boden kommt der Bebauung dieser zentral gelegenen und bestens erschlossenen, derzeit unbebauten Fläche eine besondere Bedeutung zu.

Die Umgebungsstruktur ist geprägt von einer Mischung aus Wohnen, Läden, Büros bzw. freiberufliche Nutzungen, Gaststätten etc. Ziel der Planung ist es, hier die Unterbringung neuer verträglicher Nutzungen zu ermöglichen und durch den Ausschluss störender Nutzungen die Entwicklung städtebaulich sinnvoll zu lenken. Eine Neubebauung in Anpassung an die umliegenden Nutzungen wird zur weiteren Belebung dieser Nutzungsmischung beitragen und damit den Quartierscharakter erhalten und stärken. Insofern wird eine Mischgebietsnutzung angestrebt.

Mit dem benachbart projektierten Parkhaus wird ein moderner Neubau das Stadtbild ergänzen und eine bauliche Raumkante hin zu den Bahnanlagen schaffen. Eine darauf abgestimmte Bebauung innerhalb des Plangebietes soll diesen Ansatz fortsetzen und die Raumkante schließen. Damit lässt sich eine wirksame Abrundung des Stadtbildes an dieser Stelle erzielen.

Eine Bebauung ermöglicht es, die stadtgestalterischen Mängel innerhalb der ungestalteten Fläche für 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 Modernisierungs- und Neubaumaßnahmen 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 einer Neubebauung wirkungsvoll unterstützt und weitergeführt werden. Hierzu ist eine städtebauliche Lösung sowohl im Hinblick auf die Bauform als auch auf die künftigen Inhalte geboten.

Die mit diesem Planverfahren vorgesehene Bebauung deckt sich nicht mit den Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. G1/04 „Bahnhofsvorplatz“, folgt aber den o. g. aktuellen städ-

tischen Zielsetzungen zur stadtgestalterischen Aufwertung und funktionalen Ergänzung im räumlichen Umfeld des Hauptbahnhofes.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind insbesondere die Belange der städtebaulichen Denkmalpflege in Bezug auf Maßstäblichkeit und Erscheinungsbild sowie die Belange des Schallschutzes 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**

Der Bebauungsplan überplant ein Teilgebiet des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. G1/04 „Bahnhofsvorplatz“, der am 21.09.1989 rechtswirksam wurde. Es handelt sich hierbei um eine Planung zur Förderung der Innenentwicklung, da anteilige Flächenpotentiale des bisherigen Parkplatzgeländes dazu genutzt werden sollen, zusätzliche Möglichkeiten zur Errichtung baulicher Anlagen im Sinne einer Nachverdichtung zu schaffen. Anstelle des ebenerdigen Parkplatzgeländes soll eine mehrgeschossige Bebauung zur Aufnahme stadtquartiersgerechter Nutzungen errichtet werden. Mit dieser Planung wird eine geordnete städtebauliche Entwicklung angestrebt, welche das bisherige städtebauliche Erscheinungsbild der innerstädtischen Fläche aufwertet und dem zentralen Standort gerecht funktional 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 dar. Die im Bebauungsplan festgesetzte Art der baulichen Nutzung „Mischgebiet“ ist somit aus den Vorgaben des Flächennutzungsplanes entwickelt.

### 3.1.3 Verbindliche Bebauungsplanung

Der 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 „Betriebs-hof Busabstellplätze“ fest. Das Plangebiet wird nahezu vollständig von einer Richtfunktrasse überzogen.

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 und angrenzende Flächen 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 benachbarten Gesamtanlage befinden sich mehrere Einzeldenkmäler in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet, 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 Plangeltungsbereich liegt aufgrund der innerstädtischen Lage innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. In den 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 liegt im nahen Umfeld des Hauptbahnhofes und anderer zentraler öffentlicher Einrichtungen sowie in der Nachbarschaft zu Gebäuden am westlichen Ende der Bahnhofstraße mit gemischten Nutzungen aus Wohnen, Dienstleistungen, Läden und Gastronomie. 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. Die Bauten des Fernmeldeamtes im Nordosten weisen sechs bis teilweise elf Geschosse auf. Das elfgeschossige Hochhaus sprengt mit seiner Höhe den Rahmen der umgebenden Bebauungsstruktur. Die nördlich gelegenen, teilweise denkmalgeschützten Gebäude auf dem Gelände der alten Post stehen seit längerem leer.

Das Plangebiet selbst wird derzeit als öffentlicher Parkplatz für PKW genutzt. Durch Absperrpfosten, begleitet von Pflanzstreifen, wird die relativ ungestaltete Fläche zum Teil räumlich untergliedert. Im nördlichen Bereich sind Stellplätze farbig markiert. Zum Bahngelände hin und nach Westen ist das Gelände eingezäunt. Nach Nordwesten, hin zur Erschließungsstraße „An der Alten Post“, ist das Gelände offen. Eine bauliche Trennung zwischen öffentlichem Straßenraum und Parkplatzfläche existiert nicht, der Übergang ist fließend. Die Straße „An der Alten Post“ hat eine Breite von zunächst rund 5,80 m, am südwestlichen Ende von 4,0 m. Einen ausgewiesenen Gehweg gibt es nicht.

### 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 nicht heimische Baumart, ist geeignet für extreme Standortbedingungen. Die genannten Grünstrukturen setzen sich kleinflächig auf der nicht im Geltungsbereich gelegenen östlichen Teilfläche des Flurstückes Nr. 131/11 fort.

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. Erläuterungen zu den Planfestsetzungen

### 4.1 Städtebauliche Konzeption

Es ist geplant, in innerstädtischer Lage eine quartiersgerechte Bebauung für eine gemischte Nutzung zu errichten.

Mit einer Bebauung des bisherigen Parkplatzteilgeländes 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. Neue Raumkanten sollen geschaffen und eine beidseitige Bebauung entlang der Erschließungsstraße „An der Alten Post“ hergestellt werden.

Die geplante Nutzung muss dem besonderen Zuschnitt des Baugrundstückes direkt an den Gleisanlagen der Bahn gerecht werden und zwischen dem heterogenen Erscheinungsbild der Nachbarbauten vermitteln. Durch Festsetzung der Grundflächenzahl, 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 Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch unzumutbare Immissionen vermieden werden.

Der Grünanteil soll durch gestaltete Grünanlagen erhöht werden, wodurch das direkte Umfeld eine Aufwertung erfährt.

### 4.2 Art der baulichen Nutzung

Für das Plangebiet wird entsprechend der Zielsetzung ein Mischgebiet (MI) im Sinne des § 6 BauNVO festgesetzt. Damit knüpft die Planung an die im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr.

G 1/04 festgesetzten umgebenden Mischgebiete des Bahnhofquartiers an und schafft eine vertragliche Nutzungsergänzung. Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Die allgemein zulässigen Nutzungen ergeben sich aus § 6 (2) BauNVO, die ausnahmsweise zulässigen Nutzungen aus § 6 (3) BauNVO. Die Umgebungsstruktur ist geprägt von einer Mischung aus Wohnen, Läden, Büros bzw. freiberufliche Nutzungen, Gaststätten etc., untergebracht in mehrgeschossigen Gebäudezeilen und Großbauten. Aufgrund der geringen Größe des Plangebietes kann dieses nicht isoliert betrachtet werden, daher erfolgt mit der Ausweisung als MI-Gebiet eine Anpassung an die umliegenden Nutzungen. Insofern ist die MI-Festsetzung als Fortsetzung des bestehenden benachbarten Mischgebietes zu verstehen, wodurch der Quartierscharakter erhalten und gestärkt wird.

Für das geplante Mischgebiet werden mit Rücksicht auf die benachbarte, u. a. von Wohnnutzung geprägte Bebauung, Vergnügungsstätten, Tankstellen, Gartenbaubetriebe und Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes für unzulässig erklärt.

Vergnügungsstätten (beispielsweise Nachtlokale jeglicher Art, Diskotheken sowie Spiel- und Automatenhallen) vertragen sich aufgrund ihrer häufig negativen Auswirkungen nicht mit der benachbarten Bebauung, sowohl unter Immissionsgesichtspunkten (Öffnungszeiten in den späten Abend bis in die frühen Morgenstunden) als auch in gestalterischer Hinsicht, und sind insofern im Plangebiet generell nicht gewünscht. Die zumeist mit Vergnügungsstätten verbundenen Störungen sollen auf jeden Fall vermieden werden. Durch eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten werden gerade im traditionell anfälligen Bahnhofsumfeld negative Auswirkungen auf die Nachbarschaft befürchtet. Das Stadtgebiet verfügt bereits über andere Standorte, an denen Vergnügungsstätten grundsätzlich möglich und umsetzbar sind.

Ein Bedarf an Tankstellen ist für das Plangebiet nicht gegeben; hierfür ist das Plangebiet nach Lage und Zuschnitt auch nicht geeignet. Das Innenstadtgebiet verfügt über zahlreiche Tankstellenstandorte an zentralen, verkehrstechnisch günstig gelegenen Standorten. Die baulichen Anlagen von Tankstellen würden zudem dem angestrebten städtebaulichen Ziel einer Nachverdichtung durch eine mehrgeschossige Bebauung und auch dem bestehenden Gebietscharakter widersprechen. Aus den gleichen Gründen und im Sinne der städtischen Gebietsprägung sind auch Gartenbaubetriebe nicht gewünscht.

Ungeeignet ist das Plangebiet auch für auf Publikumsverkehr orientierte Einrichtungen wie Einzelhandelsbetriebe, Gaststätten und Beherbergungsbetriebe, da das Plangebiet abseits vom Wahrnehmungsbereich oder von Wegen potentieller Kunden oder Gäste liegt. Durch die rückwärtige Lage des Plangebietes ist eine direkte Außenwerbungsfläche zum Bahnhofsvorplatz für diese kundenorientierten Einrichtungen nicht gegeben. Des Weiteren bestehen verkehrstechnische Einschränkungen durch die schmale öffentliche Erschließungsstraße, den ungünstigen Zuschnitt und die geringe Größe des Grundstückes. Daher werden auch Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausgeschlossen. Ein vermehrtes Verkehrsaufkommen durch derartige Nutzungen würde zu Störwirkungen in der Nachbarschaft führen, ebenso wie ein Betrieb von Schank- und Speisewirtschaften bis in die späten Abendstunden. Zudem handelt es sich bei der Erschließungsstraße um eine ruhige Anliegerstraße, welche nur den Anliegerverkehr und keinen zusätzlichen Fremdverkehr aufnehmen soll, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die vorgelagerte Zufahrt für das benachbart projektierte Parkhaus störungsfrei und ungehindert erreichbar sein muss.

Zulässig sind im Mischgebiet demnach Wohngebäude, Geschäfts- und Bürogebäude und sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe. Diese Nutzungen fügen sich in die Charakteristik der Umgebungsbebauung ein, so dass auch die Nachbarschaftsverträglichkeit nicht gefährdet ist.

Darüber hinaus werden im Plangebiet Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zugelassen. Diese dürfen jedoch nur innerhalb der im Plan festgesetzten Flächen für Nebenanlagen entlang der nordöstlichen Grundstücksgrenze angeordnet werden. An dieser Stelle sind die Nebenanlagen (z.B. Müllbehälter, Fahrradunterstände o. ä.) dem Blick im öffentlichen Straßenraum weitgehend entzogen und damit optisch verträglich.

### 4.3 Maß der baulichen Nutzung

Für das Mischgebiet wird eine Grundflächenzahl von 0,55 festgesetzt. Mit diesem Maß können unter Berücksichtigung der gemäß § 19 (4) BauNVO zulässigen Überschreitung um 50 % bis zu einer Grundflächenzahl von maximal 0,8 sowohl die Hauptanlagen als auch oberirdische Nebenanlagen und Stellplätze ausgeführt werden. Das Höchstmaß der BauNVO für Mischgebiete von 0,6 wird dabei nicht ausgeschöpft. Die verbleibenden 20 % der Grundstücksfläche werden nicht für bauliche Anlagen bereitgestellt, sondern sollen als wohnbezogene Grün- und Freifläche gesichert werden. Damit wird den Belangen des Bodenschutzes Rechnung getragen.

Als weiteres Maß der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan eine Gebäudemindesthöhe von 181,00 m ü. NN und als Höchstmaß eine Gebäudehöhe von höchstens 185,00 m ü. NN fest. Die beiden Höhenbegrenzungen gewährleisten, dass sich die geplante Bebauung höhenmäßig in die Umgebung einfügt. Die Höhenbeschränkungen orientieren sich dabei an dem benachbart geplanten Parkhaus sowie der gegenüberliegenden Bebauung (Bahnhofstraße 93 und 95), welche Firsthöhen von ca. 15,5 m bis 18,0 m aufweist. Die absolut mögliche Gebäudehöhe im Mischgebiet beträgt 18,75 m. Da in der gegenüberliegenden Bebauung die Dachräume ausgebaut sind und als Wohnraum genutzt werden, ist ein baulich etwa höhengleiches Pendant mit gleicher Ausnutzung der oberen Geschosse verträglich. Maßgebend für die Ermittlung der Gebäudehöhen bei Flachdächern ist die oberste Gebäudekante, bei geneigten Dächern die Firsthöhe.

Des Weiteren setzt der Bebauungsplan eine GFZ von 2,7 fest. Damit wird die in § 17 BauNVO festgelegte Obergrenze für ein Mischgebiet von 1,2 deutlich überschritten. Der Grund für diese Überschreitung liegt in dem hier vorliegenden, besonderen Umstand, eine stadtbildgerechte Bebauung in Anpassung an die Umgebungsstrukturen im Sinne einer innerstädtischen Nachverdichtung in flächensparender Bauweise zu erzielen. Gemäß § 17 (2) und (3) BauNVO ist eine Überschreitung der Obergrenzen unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Da das Gebiet, geprägt durch die historischen Kulturdenkmäler Bahnhofstraße 91, 97 und 99, am 1.8.1962 überwiegend bebaut war, sind die Voraussetzungen des Absatzes 3 zu erfüllen, welche nachfolgend dargelegt werden.

Zunächst müssen städtebauliche Gründe die Überschreitung erfordern. Mit der Bebauung verfolgt die Stadt Gießen das Ziel, eine innerstädtische, bislang als Parkplatz genutzte Freifläche im Sinne einer städtischen Nachverdichtung optimal auszunutzen. Durch eine vorlaufende Bauleitplanung im direkten östlichen Anschluss an das Plangebiet werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines Parkhauses geschaffen, welches einen Ersatz auch für die im vorliegenden Plangebiet bestehenden Stellplatzflächen schafft. Für das frei werdende Flächenpotential bietet sich somit die Möglichkeit einer Bebauung, die dem Quartierscharakter entspricht und die die Standortvorteile der direkten Nähe zum Hauptbahnhof und dessen infrastrukturellem Angebot nutzt. Durch die Bebauung dieser Innenstadtfläche werden Flächenressourcen im Außenbereich geschont.

Mit dem Bau des geplanten Parkhauses werden große Flächenanteile der noch unbebauten Fläche „An der Alten Post“ beansprucht, so dass für eine Bebauung mit gemischten Nutzungen nur noch eine kleinere Fläche verbleibt. Weitere Flächenpotentiale sind im direkten Umfeld nicht mehr verfügbar. Dem Bedarf ist somit auf der verbleibenden Fläche Rechnung zu tragen; dies erfordert höhere Ausnutzungsziffern. Eine alternative Nutzung der Fläche z.B. für Erholungszwecke bietet sich aufgrund der Nähe zu den Gleisanlagen der Bahn und deren Emissionen ebenso wenig an wie die Anlage von Kinderspielflächen. Eine Beibehaltung als Parkplatz ist aufgrund des projektierten Parkhauses kaum effektiv und im wirtschaftlichen Sinn auch nicht sinnvoll.

Die künftige Bebauung soll sich in das bauliche Umfeld einfügen, welches von mehrgeschossigen Großbauten geprägt ist. Für den Bereich der nördlichen Bahnhofstraße sind im Bebauungsplan Nr. G 1/04 Geschossflächenzahlen deutlich über der für Mischgebiete festgelegten Obergrenze ausgewiesen und baulich umgesetzt. Der hierdurch geprägte urbane Charakter des Quartiers soll, wie auch bereits bei der teilweisen Neubebauung der Häuserzeile „An der Alten Post“, erhalten und gestärkt werden. In dieser Häuserzeile werden in direkter Nachbarschaft stellenweise vergleichbare Dichtewerte, die GFZ betreffend, erreicht bei gleichzeitig qualitativ hochwertiger Bebauung.

Eine das bestehende Gebiet ergänzende Bebauung wird im vorliegenden Plangebiet durch entsprechende Planfestsetzungen vorbereitet. Mit dem benachbart projektierten Parkhaus wird ein moderner Neubau das Stadtbild ergänzen und eine bauliche Raumkante hin zu den Bahnanlagen schaffen. Eine mögliche Bebauung innerhalb des Mischgebietes kann diesen Ansatz fortzusetzen und die Raumkante schließen. Hierzu erfordert es jedoch einer Höhenanpassung an den projektierten Parkhausneubau. Nur so lässt sich eine wirksame Abrundung des Stadtbildes an dieser Stelle erzielen. Wie eingangs dargelegt, sind die Höhen an die benachbarte Bebauung angepasst.

Weitere Voraussetzung ist, dass die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden.

In diesem Sinne wird für die GRZ nicht das höchstzulässige Maß ausgeschöpft, sondern, um Freiflächen zu sichern, trotz der geringen Grundstücksgröße und zentralen Lagegunst eine GRZ von 0,55 festgesetzt. Mit einem Verzicht auf weitere Überschreitungen der GRZ über 0,8 hinaus verbleiben größere Grundstücksanteile für Außenanlagen bzw. zur gärtnerischen Gestaltung. Mit dem Ausschluss verkehrsintensiver Nutzungen im Plangebiet werden die Verkehrsbewegungen, die sich allein auf den Anliegerverkehr beschränken, minimiert. Etwaige größere Störwirkungen werden dadurch von vornherein unterbunden. Die bestehende Verkehrserschließung wird unverändert beibehalten; die bisherige oberirdische Stellplatzzahl wird sich allerdings verringern. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil der nachzuweisenden Stellplätze innerhalb von Gebäuden untergebracht wird. Die Anforderungen der Neubebauung an ausreichende Belichtung und Belüftung sind ebenfalls gewahrt. Die hierfür notwendigen Abstände zu benachbarten Grundstücken sind mit Ausnahme der Nordostseite eingehalten. Nach Süden und Südwesten eröffnet sich das freie Gelände der Bahnanlagen und sichert mehr als ausreichende Belichtung. Für die Nordostseite wird eine Regelung getroffen, die Fenster von Wohn- und Schlafräumen nicht zulässt. Hiermit wird etwaigen Beeinträchtigungen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorgebeugt.

Auch für die benachbarte Bebauung im Nordwesten werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt. Die nach HBO notwendigen Abstandsflächen sind mehr als eingehalten; eine kurzzeitige Verschattung einzelner Gebäudeabschnitte durch die Neubebauung ist zumutbar. Unter Immissionsgesichtspunkten wird die Neubebauung teilweise abschirmend gegenüber dem Schienenlärm wirken und kann damit stellenweise zu einer Verbesserung der Lärmsituation beitragen.

Der verbleibende Frei- und Grünflächenanteil sowie die Festsetzungen zur Dachbegrünung und zur Anpflanzung von Bäumen verstehen sich als Maßnahmen zum ökologischen Ausgleich. Umweltrelevant ist auch eine Festsetzung zur Beschränkung der Bodenversiegelung.

Der Überschreitung dürfen zudem sonstige öffentliche Belange nicht entgegen stehen. Etwaige entgegenstehende öffentliche Belange sind der Stadt nicht bekannt.

#### **4.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche**

Zu den seitlichen Nachbargrenzen werden im Nordwesten, im Südwesten und im Süden Baugrenzen festgesetzt. Diese wahren zur Erschließungsstraße einen Abstand von 6,50 m. Zum Bahngelände hin wird, da dieses als öffentliche Verkehrsfläche zu betrachten ist, ein Abstand von in der Regel 3,0 m festgesetzt. Ein Rücksprung der Baugrenze entlang der Bahngleise dient einerseits dazu, eine räumliche Gliederung der künftigen Bauten zu erzielen, die sich den Proportionen der nördlich angrenzenden Bebauung anpasst, und andererseits eine Grünzone für raumgliedernde Baumpflanzungen zu sichern. Ausnahme bildet eine in das Plangebiet hineinragende Teilfläche des Bahngeländes, auf der ein Oberleitungsmast steht. Hier lässt die Baugrenze punktuell eine Grenzbebauung zu.

Im Vorfeld der Planung wurde seitens der Bahn zum Ausdruck gebracht, dass die Grenzabstände zu den Bahnanlagen eingehalten werden. Die DB-Grenzen sind nach Aussage der Bahn grund-

sätzlich 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 0-12 der DB- AG ist hinreichend gewahrt. Eine Unterschreitung dieses Schutzabstandes zieht entsprechende bauliche Schutzmaßnahmen nach sich (Vergitterung oder Nichtzuöffnensein der Fenster). Zudem weist der Bebauungsplan darauf hin, dass zu den spannungsführenden Teilen der Oberleitungsmasten die Abstände gemäß den Vorschriften der DIN VDE und der DB AG eingehalten werden. Ein eventueller Aufwuchs im Nahbereich des Bahngeländes muss mindestens 2,50 m von der Oberleitungsanlage entfernt sein.

Zur nordöstlichen Nachbargrenze wird hingegen eine Baulinie in einem Abstand von 5,00 zur Grundstücksgrenze festgesetzt. Das geringe Flächenpotential und der ungünstige Grundstückszuschnitt machen für eine angepasste innerstädtische Bebauung hier eine Unterschreitung der Abstandsflächen nach HBO erforderlich. Nur so lassen sich an das bauliche Umfeld angepasste Proportionen und die flächenmäßigen Erfordernisse für ein Bauvorhaben und dessen innere Erschließung umsetzen. Gemäß § 6 (11) HBO haben bindende Festsetzungen eines Bebauungsplanes zur Tiefe der Abstandsflächen Vorrang vor den Bestimmungen der HBO. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt.

Die Häuserzeile entlang der Erschließungsstraße „An der Alten Post“ erhält durch die so festgelegte Neubebauung ein bauliches „Pendant“, welches im Straßenbild eine neue Raumkante setzt und den Straßenraum räumlich fasst.

Zur Flexibilisierung der späteren Bauausführung wird für den Bereich des untersten Geschosses eine Festsetzung getroffen, die ein Überschreiten der Baugrenze durch Gebäudeteile bis zu 3,00 m Tiefe und auf einer Länge von höchstens 20 m zulässt. Damit sollen Variationsmöglichkeiten für die Untergeschosszone und die voraussichtliche Unterbringung von Stellplatzflächen offen gehalten werden, die erschließungstechnisch einen höheren Flächenbedarf haben als die Obergeschossnutzungen.

Zudem wird eine Überschreitung der Baulinie nach Nordosten durch Treppenanlagen und Treppenhausembauten bis zu 2,50 m Tiefe und auf einer Länge von insgesamt höchstens 6,00 m zugelassen. Eine entsprechende Überschreitung wird auch für die Baugrenze zugelassen. Damit werden flexiblere Möglichkeiten für die Anlage notwendiger Erschließungsanlagen (z.B. Treppenhäuser für den 2. Rettungsweg oder Eingangstreppen) bei dem ohnehin beengten Grundstücksverhältnissen geschaffen.

#### **4.5 Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach Landesrecht (HBO)**

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

Zur Dachgestaltung wird festgesetzt, dass nur Flachdächer und geneigte Dächer mit einer Neigung von höchstens 5° aller Teilung zulässig sind. Glänzende Materialien, welche auf die Dachlandschaft der Stadt Gießen störend wirken, sind unzulässig, wobei Solaranlagen aus Gründen des Vorrangs der Nutzung erneuerbarer Energien davon ausgenommen sind.

Solaranlagen sind bis zu einer Höhe von 1 m zulässig und müssen gegenüber den Außenwänden des darunter befindlichen Geschosses allseitig um mindestens 1,50 m zurückgesetzt sein. Somit wird eine potentielle Störung durch glänzende Materialien auf ein verträgliches Maß beschränkt.

Haustechnische Aufbauten auf den Dachflächen sind nur bis zu einer Höhe von 0,60 m, Aufzugsüberfahrten sind auch bis zu einer Höhe von 2,20 m zulässig und müssen gegenüber den Außenwänden des darunter befindlichen Geschosses allseitig um mindestens 1,50 m zurückgesetzt sein. Damit diese Dachaufbauten sich baulich unterordnen, werden sie auf eine Fläche von höchstens 6,00 qm beschränkt.

Durch die zurückversetzte Anordnung der Dachaufbauten und die Vorgaben für die Errichtung von Solaranlagen treten diese im Straßenbild nicht prägend in Erscheinung, so dass die äußere obere Gebäudekante als dominante Raumbegrenzung durchgängig erkennbar ist.

Das Plangebiet befindet sich in Randlage einer denkmalgeschützten Gesamtanlage in sensibler Nachbarschaft zu geschützten Kulturdenkmälern. Daher sind hier besondere stadtgestalterische Anforderungen an eine Bebauung zu stellen, welche auch Festsetzungen zur Regelung der Werbeanlagen erfordern. Diese zielen auf eine untergeordnete, zurückhaltende Gestaltung der Werbeanlagen an diesem sensiblen Standort. Grundsätzlich bedürfen alle baulichen Maßnahmen innerhalb der denkmalgeschützten Gesamtanlage der Zustimmung der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Die Lage 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.

Aus stadtgestalterischen Aspekten gibt der Bebauungsplan auch eine Abschirmung der Standflächen für Abfall- und Wertstoffbehältnisse vor.

Die gem. § 81 HBO aufgenommenen Festsetzungen zur grünordnerischen Gestaltung der Grundstücksfreiflächen werden in Kap. 6 erläutert.

## 4.6 Verkehr

### 4.6.1 Straßenführung

Die innere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die öffentliche Straßenparzelle 90/4 „An der Alten Post“, welche im Norden, außerhalb des Plangebietes, in die Bahnhofstraße mündet. Diese Erschließungsstraße, welche bislang die Häuserzeile „An der Alten Post“ 1 bis 7 erschließt, hat eine Breite von zunächst rund 5,80 m, am südwestlichen Ende von 4,0 m. Für den Bereich 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 genannte Straßenabschnitt dient allein dem Anliegerverkehr der Gebäude „An der Alten Post“ 1 bis 7 und der künftigen Bebauung des Plangebietes und soll verkehrsberuhigt ausgebaut werden. Demzufolge wird hier ein verkehrsberuhigter Bereich im Bebauungsplan festgesetzt.

Müllfahrzeuge müssen im aufgeweiteten Straßenraum nördlich des Plangebietes vor dem geplanten Parkhaus wenden. Da die Flächen für Nebenanlagen an der Nordgrenze des Plangebietes festgesetzt sind, ist damit das Abfahren von Müllbehältnissen möglich.

### 4.6.2 Fahrrad- und Fußwege

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

### 4.6.3 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.

### 4.6.4 Ruhender Verkehr

Mit dem benachbart projektierten Parkhausbau wird die bestehende Situation des ruhenden Verkehrs im Umfeld des Plangebietes deutlich verbessert und geordnet.

Für die zukünftigen Bewohner und Nutzer der geplanten Bebauung sind erforderliche Stellplätze auf dem Grundstück bereitzustellen. Möglichkeiten hierfür bestehen sowohl innerhalb des Gebäudes als auch ebenerdig auf Teilflächen des Grundstückes.

Ebenerdige Stellplätze an der Straße „An der Alten Post“ werden im Bebauungsplan durch entsprechende Umgrenzungen zweier Flächen für Stellplätze als solche außerhalb der überbaubaren Fläche ermöglicht.

## 4.7 Ver- und Entsorgung

### 4.7.1 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 Plangebiet hin zu verlegen. Der Löschwasserbedarf steht z. Zt. noch nicht fest, ist aber in ausreichendem Maße sicherzustellen.

### 4.7.2 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.

### 4.7.3 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.

Durch eine Kombination aus Regenwassernutzungsanlage und Versickerung des Überlaufwassers oder durch Brauchwassernutzung kann ein Großteil des anfallenden Niederschlagswassers genutzt bzw. versickert werden. Die Vorgaben des Hessischen Wassergesetzes und der städtischen Abwassersatzung sind zu beachten. Das Einleiten von Grund- und Quellwasser in die Abwasseranlage über Drainagen ist gem. § 11 Abs. 5 der Abwassersatzung unzulässig.

Über diese Maßnahmen zur Sammlung und Verwendung des Regenwassers hinaus sollen Flächen soweit wie möglich in wasserdurchlässiger Form hergestellt werden. Eine Befestigung von Wegen und Pkw-Stellplätzen ist daher nur in gepflasterter oder sonstiger wasserdurchlässiger Weise zulässig.

Durch die Bebauung ist das Grundstück in einem hohen Maß versiegelt. Die zu begrünenden Dachflächen schaffen hierfür einen sinnvollen Ausgleich und tragen zu einer Verbesserung des Kleinklimas bei (siehe auch Kapitel 7).

### 4.7.4 Energie- und Wärmeversorgung

Ein Anschluss an das Gasversorgungsnetz 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 Plangebiet hin ausgedehnt werden kann.

Eine Stromversorgung für das Plangebiet kann durch ein neu zu verlegendes Stromkabel von der bestehenden Trafostation im Gebäude Bahnhofstraße 98 (Kantinengebäude der Bahn) hergestellt werden. Alternativ ist die Errichtung einer Trafostation im Plangebiet oder im benachbarten Park-

hausneubau möglich. Als Nebenanlage ist diese gem. § 14 Abs. 2 BauNVO im Baugebiet zulässig und kann auch in Gebäude integriert werden.

#### 4.7.5 Telekommunikationslinien

Das Plangebiet wird von Richtfunktrassen überzogen, 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.

### 4.8 Geh- und Fahrrecht

Der Bebauungsplan sieht entlang des schmalen, nur etwa 4m breiten Endstückes der Straße „An der Alten Post“ ein straßenbegleitendes Geh- und Fahrrecht für die Feuerwehr in 1,0 m Breite innerhalb des Mischgebietes vor. Dadurch soll eine nach DIN 14090 notwendige rückwärtige Aufstellfläche für Feuerwehrfahrzeuge in insgesamt 5,0 m Breite für die bestehende Hauszeile „An der Alten Post“ gesichert werden. Diese Aufstellfläche ist von Bebauung und Bepflanzung zwingend freizuhalten, damit Einsatzfahrzeuge diese Fläche jederzeit ungehindert nutzen können.

## 5. Immissionsschutz

### 5.1 Auswirkungen des vorhandenen Schienenverkehrslärms auf das Plangebiet

Die direkte Lage des Plangebietes an den Gleisanlagen der DB-Strecke Gießen-Gelnhausen und Gießen-Fulda erfordert eine Betrachtung der Geräuscheinwirkungen durch den Schienenverkehr im Plangebiet. Hierzu wurden die aktuellen Verkehrsdaten (2009) der Deutschen Bahn AG sowie die Verkehrsprognose (2015) nach Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gemäß den Angaben der Bahn herangezogen. Darauf basierend wurde eine Immissionsberechnung für den Schienenverkehr mit der Software LimA\_5 auf der Berechnungsgrundlage Schall 03 durchgeführt.

Als Emissionsorte wurden die beiden für das Plangebiet maßgeblichen Gleise 3700 und 3701 mit den von der Deutschen Bahn AG angegebenen mittleren Schallemissionspegeln (siehe nachstehende Tabellen) zuzüglich 2 dB(A) Fahrbahnzuschlag für „Schotterbett mit Betonschwellen“ in die Berechnung eingestellt.

Strecke 3700 Abschnitt Gießen bis Anschluss Flughafen

Jahr	Emissionspegel (Lm,E) tags dB(A)	Emmissionspegel nachts dB(A)
2009	56,28	52,89
2015	56,83	53,61

Strecke 3701 Abschnitt Gießen bis Erdkauterweg

Jahr	Emissionspegel (Lm,E) tags dB(A)	Emmissionspegel nachts dB(A)
2009	55,64	42,32
2015	55,94	48,34

Betrachtet wurde eine der Bahnstrecke zugewandte Fassade in einem Abstand von 3,0 m zur Grundstücksgrenze des Plangebietes (dies entspricht der Lage der im Plan festgesetzten, der Bahnanlage am nächsten gelegenen Baugrenze). Es wurden Einzelpunktberechnungen, differen-

ziert nach verschiedenen Stockwerken, 50 cm vor dieser Fassade vorgenommen. Ein Schienenbonus von 5 dB(A) wurde dabei vom Programm automatisch vergeben.

Die höchsten Immissionspegel wurden im 1. OG ermittelt mit folgendem Ergebnis:

Berechnungsergebnisse für 2009:

Geschoss	Immissionspegel tags	Immissionspegel nachts
	dB(A)	dB(A)
1.OG	58,92	53,62

Berechnungsergebnisse für 2015:

Geschoss	Immissionspegel tags	Immissionspegel nachts
	dB(A)	dB(A)
1.OG	59,37	54,95

Als Beurteilungsgrundlage ist die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ heranzuziehen (DIN 18005-1 Beiblatt 1, 1987-05, Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 39/1988, S. 2163). Für Mischgebiete sieht die Anlage zur DIN 18005 hinsichtlich Verkehrslärm Orientierungswerte von 60 dB(A) tags (6:00 bis 22:00 Uhr) und 50 dB(A) nachts (22:00 bis 6:00 Uhr) vor. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist anzustreben, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung an angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 für ein Mischgebiet von 60 dB(A) tagsüber werden sowohl 2009 als auch für das Prognosejahr 2015 eingehalten. Der Nachtwert von 50 dB(A) wird 2009 um rund 4 dB(A), im Prognosejahr 2015 hingegen um ca. 5 dB(A) überschritten.

Die geplanten Nutzungen sind schutzwürdig und erfordern geeignete Maßnahmen gegen negative Beeinträchtigungen durch den vom Schienenverkehr ausgehenden Lärm in der Nacht.

Grundsätzlich hat der aktive Lärmschutz Vorrang vor passiven Maßnahmen. Innerhalb von Ortslagen, so auch an dieser Stelle, sind die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes jedoch begrenzt, da Lärmschutzwände oder -wälle städtebaulich nicht vertretbar sind. Aufgrund der bestehenden Verkehrswege sowie der städtebaulichen Konzeption zur Bebauung der innerstädtischen Brachfläche im Sinne der Zielsetzung ist für derartige aktive Maßnahmen im Plangebiet zu wenig Platz vorhanden. Daher sind passive Maßnahmen baulicher Art zu ergreifen und im Bebauungsplan verbindlich festzusetzen. Ein bloßer Verweis auf die Problemlösung auf der Baugenehmigungsebene genügt nicht den Anforderungen der Konfliktbewältigung.

Die Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm ergeben sich aus der DIN 4109, 1989-11, Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise, (Beuth-Verlag GmbH). Von dem berechneten „maßgeblichen Außenlärmpegel“ von rund 55 dB(A) nachts (höherer Wert im Prognosejahr 2015) ist das bewertete resultierende Luftschalldämmmaß erf.  $R'_{w,res}$  der Außenbauteile (in dB) aus der Tabelle 8 der DIN 4109 abzuleiten. Für das Vorhaben ist die Kategorie „Aufenthaltsräume in Wohnungen“ maßgebend, wonach sich ein erforderliches Schalldämmmaß von 30 dB(A) für die Außenbauteile ableitet. Korrekturwerte, die z.B. das Verhältnis der Gesamtfläche des Außenbauteils zu der Grundfläche eines Aufenthaltsraumes berücksichtigen, können das erforderliche Schalldämmmaß verändern. Eine solche Korrektur kann auf der Baugenehmigungsebene berücksichtigt werden.

Im Bebauungsplan wird somit folgende Festsetzung zum passiven Schallschutz getroffen:

Die Außenbauteile einschließlich der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen müssen nach DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“, Ausgabe November 1989, auf der Süd-, Südwest- und Südostseite ein bewertetes Luftschalldämmmaß  $R'_{w,res}$  von mindestens 30 dB aufweisen.

Eine Minderung des Schalldämmmaßes nach der Tabelle 9 der DIN 4109 ist gegen Nachweis möglich.

Bei Schlafräumen ist eine Belüftung in der Nachtzeit erforderlich. Zum Schutz der Nachtruhe sind daher Lüftungseinrichtungen vorzusehen, die eine ausreichende Belüftung auch bei geschlossenen Fenstern gewährleisten. Hierzu wird ergänzend folgende Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen:

Fenster von Schlafräumen in den o. g. Fassaden sind mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen zu versehen. Das festgesetzte Schalldämmmaß  $R'_{w, res}$  der Fassade darf durch die Lüftungseinrichtungen nicht verringert werden. Die Belüftung ist auch bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen.

Für die von der Lärmquelle abgewandten Gebäudefassaden (Nord-, Nordwest- und Nordostfassade) darf laut DIN 4109 der maßgebliche Außenlärmpegel ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um 5 dB(A) gemindert werden. Daraus leitet sich für die Lärm abgewandten Fassaden ein maßgeblicher Außenlärmpegel von rund 50 dB(A) nachts ab. Der Orientierungswert der DIN 18005 ist damit eingehalten und erfordert keine weiteren Maßnahmen.

Bei den in die o. g. Immissionsberechnung eingestellten Emissionspegeln der Deutschen Bahn AG handelt es sich um Werte, denen die maximale Zuggeschwindigkeit zugrunde gelegt wurde. Tatsächlich fahren die Züge in dem hier untersuchten Streckenabschnitt in einer wesentlich geringeren Geschwindigkeit (Bahnhofsnähe), so dass man davon ausgehen kann, dass Lärmeinwirkungen im Gleisgelände u.a. durch Rangieren, Stöße oder Türenschnellen mit abgedeckt sind.

## 5.2 Schutz vor sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen

### 5.2.1 Parkhausvorhaben

Die Nordostfassade der geplanten Bebauung unterschreitet mit 5,00 m Abstand zum benachbarten, auf der Grundstücksgrenze projektierten Parkhaus die regulären Abstandsflächen nach HBO. Die diesbezüglichen Hintergründe wurden bereits in Kapitel 4.4 eingehend dargelegt. Dieser geringe Abstand schränkt den Raum für eine gute Belichtung von Wohnräumen deutlich ein, so dass zur Gewährleistung gesunder Wohnbedingungen die Festsetzung getroffen wird, dass die Fenster von Wohn- und Schlafräumen nicht nach Nordosten orientiert werden dürfen. Ohnehin ist eine nordöstlich ausgerichtete Fassade für Wohnräume eher ungeeignet. Auch das subjektive Empfinden bei einem Ausblick aus einem Wohnraum auf eine Parkhausfassade in nur 5,00 m Abstand spricht für den o. g. Ausschluss. Für Schlafräume ist die Belichtungssituation weniger relevant. Mit dieser Festsetzung soll allerdings auch den Lärmbetrübungen durch die benachbarte Parkhausnutzung begegnet werden.

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 Bebauungsplan GI 01/29 „An der Alten Post 1“, Planungsbüro Koch, 02.02.2009)

Untersucht wurden die Lärmeinwirkungen auf die nächstgelegenen Nachbargebäude sowie auf eine potentielle Bebauung des vorliegenden Plangebietes. Betrachtet wurde für das vorliegende Plangebiet eine dem Parkhaus und dessen Zufahrtsbereich zugewandte Fassade in einem Abstand von 5,0 m, für die 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.

Zur Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau ist die DIN 18005 maßgebend. Diese sieht bezüglich des Verkehrslärms in einem Mischgebiet folgende Orientierungswerte vor:

tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr): 60 dB(A)

nachts (22:00 bis 6:00 Uhr): 50 dB(A).

Bei Gewerbelärm beträgt der Nachtwert 45 dB(A).

Die höchsten Immissionspegel wurden im 1. OG ermittelt. Drei Planfälle wurden mit folgendem Ergebnis für das 1. OG untersucht:

Berechnungsergebnisse Parkhaus ringsum offen:

Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
1.OG	68,14	51,63

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

Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
1.OG	67,94	51,45

Berechnungsergebnisse Parkhaus mit Brüstung 90 cm ringsum:

Geschoss	Immissionspegel tagsüber dB(A)	Immissionspegel nachts dB(A)
1.OG	67,92	51,43

Die Ergebnisse zeigen, dass im vorliegenden Plangebiet die Orientierungswerte für ein Mischgebiet auch bei einer Brüstung auf allen Seiten des Parkhauses nicht eingehalten werden können. Das Gutachten empfiehlt aus schallschutztechnischer Sicht daher, bei der Planung des Mischgebietes auf eine ausreichende Lärmdämmung zu achten, bzw. schutzbedürftige Räume auf die dem Parkhaus abgewandte Seite zu planen. Letzteres wurde in der Planung durch die o. g. Festsetzung berücksichtigt. Zwar trifft die Planung zum Parkhaus ihrerseits entsprechende immissionschutzrechtliche Regelungen zum Schutz der Nachbarschaft, doch ist diese Planung noch im Verfahren und nicht rechtsgültig, so dass auch in der vorliegenden Planung die immissionsschutzrechtlichen Belange zu behandeln sind.

### 5.2.2 Oberleitungsmast der Bahn

Dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen dient auch die Festsetzung, dass Fenster an der Nordwestfassade, die einen Abstand von 3,00 m zu den unter Spannung stehenden Teilen des im Plan markierten Oberleitungsmastes unterschreiten, geschlossen auszuführen oder zu vergittern sind. Die nordwestliche Baugrenze lässt punktuell eine Grenzbebauung zu der hier in das Plangebiet hineinragenden Teilfläche des Bahngeländes zu, auf der ein Oberleitungsmast steht. Der ungefähre Standort des Mastes ist in der Plankarte als unverbindliche Darstellung eingetragen. Im Vorfeld der Planung wurde seitens der Bahn zum Ausdruck gebracht, dass die Grenzabstände zu den Bahnanlagen eingehalten werden. Insbesondere bestünden auch keine Bedenken gegen eine Grenzbebauung im Nahbereich des Maststandortes. Die DB-Grenzen sind nach Aussage der Bahn grundsätzlich so gezogen, dass die erforderlichen Abstände gewahrt sind. Dennoch, um etwaige Gefährdungen sicher abzuwenden, hält die Stadt die o. g. Festsetzung für sinnvoll.

## 6. 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 % ver-

siegelbar. Der derzeitige Bestand weicht mit kleinflächigen Grünanteilen nur geringfügig von diesem Versiegelungsmaß ab.

Durch die grünordnerischen Festsetzungen der vorliegenden Planung sollen die Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes minimiert und eine Durchgrünung des Plangebietes erreicht werden. Für die nicht mit Nutzungen belegten Flächen in einer Größe von mindestens 20% wird eine Begrünung und gärtnerische Anlage festgesetzt. Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan Raum gliedernde Baumpflanzungen mit standortgerechten einheimischen Bäumen 2. Ordnung fest. Des Weiteren soll die Bodenversiegelung eingeschränkt werden, indem für Fußwege und PKW-Stellplätze die Verwendung von wasserdurchlässigen Oberflächenmaterialien festgesetzt wird. Diese Festsetzung dient der Verminderung des Oberflächenabflusses, dem Erhalt des örtlichen Wasserkreislaufes und der Grundwasserneubildung.

Zur weiteren Erhöhung des Grünflächenanteils sowie zur Reduzierung lokalklimatischer Beeinträchtigungen sind die Dachflächen extensiv zu begrünen. Ausnahmen bilden Dachflächen, die für haustechnische Aufbauten, Solarkollektoren oder Photovoltaikanlagen benötigt werden, technische Funktionen übernehmen, der Belichtung dienen oder als Terrassen ausgestaltet sind. Deren Anteil an der Gesamtdachfläche darf höchstens 40 % betragen.

Eine Erhöhung der Verkehrsbelastung gegenüber dem Bestand ist nicht zu erwarten. Das künftige Parkraumangebot, welches nur den Bedarf für die Anlieger zu decken hat, wird geringer sein als das derzeit auf der Fläche bestehende Angebot.

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

Des Weiteren wird auf das Hessische Wassergesetz (HWG) hingewiesen, wonach eine Rückhaltung und Verwertung von Niederschlagswasser vorgeschrieben ist (§ 42 (3) HWG). Eine solche Regenwasserrückhaltung und Verwertung dient der Reduzierung des Trinkwasserverbrauches. Niederschlagswasser soll darüber hinaus in geeigneten Fällen versickert werden.

## 7. Flächenbilanz und Bodenordnung

Die Gesamtfläche des Planungsgebietes beträgt rund 1.530 m<sup>2</sup>.

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

## 8. 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:	04.04.2009
Offenlage Entwurf und Gelegenheit zur Stellungnahme:	17.04. – 19.05.2009
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange:	22.04. – 13.05.2009
Satzungsbeschluss:	
Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses:	
Rechtskraft:	

Gießen/Aßlar, 31.08.2009

Dipl.-Ing. Bruno Koch, Städtebauarchitekt SRL

geprüft: M. Rech