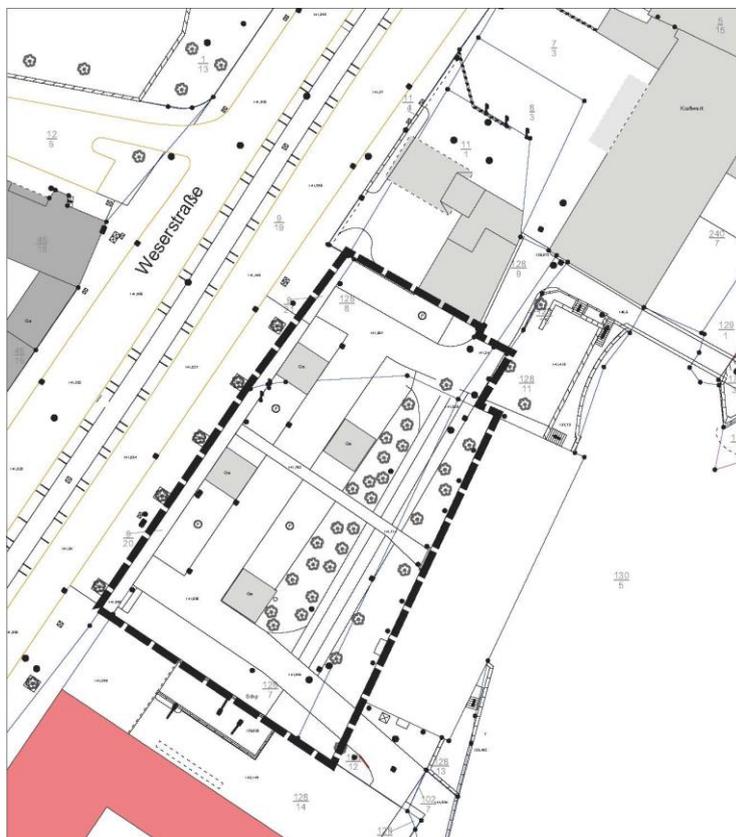


Stadt Kassel
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
Nr. I / 22
„Weserstraße 2B“
Entwurf



Übersichtsplan

Begründung

Kassel, Mai 2023

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	4
1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung.....	4
1.2 Planverfahren (Prüfung der Zulässigkeit des Bebauungsplanverfahrens als B-Plan der Innenentwicklung und vorhabenbezogener B-Plan).....	5
1.3 Lage des Plangebiets und des räumlichen Geltungsbereichs.....	5
2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen	6
2.1 Regionalplanung	6
2.2 Flächennutzungsplan und Siedlungsrahmenkonzept	7
2.3 Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel (2007)	8
2.4 Klimafunktionskarte (2019) Zweckverband Raum Kassel Fortschreibung Klimaanalyse (2019).....	11
2.5 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel 2013 und Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Kassel 2030.....	12
2.6 Bestehendes Planungsrecht	14
3. Bestand.....	15
3.1 Stadträumliche Einbindung	15
3.2 Bebauung Bestand	17
3.3 Erschließung und Verkehr	17
3.4 Technische Infrastruktur und Wegerecht für die Feuerwehr.....	18
3.5 Frei- und Grünraum.....	21
3.6 Immissionen	22
3.7 Denkmalschutz	25
4. Planungsziele und Planungskonzept.....	28
4.1 Baulich-räumliches Konzept	28
4.2 Nutzungskonzept.....	30
4.3 Ruhender Verkehr / Mobilitätskonzept.....	34
5. Festsetzungen des Bebauungsplans	40
5.1 Art der baulichen Nutzung	40
5.2 Maß der baulichen Nutzung	42
5.3 Stellplätze und Garagen	44
5.4 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen	47
5.5 Ein- und Ausfahrten.....	48
5.6 Grünordnerische Festsetzungen	48
5.7 Maßnahmen zur Minderung schädlicher Umwelteinwirkungen.....	50
5.8 Gestaltung Werbeanlagen.....	51
5.9 Energieversorgung	51
6. Auswirkung der Planung	51
7. Durchführung und Kosten	53

Inhaltlicher Teil

1. Einführung

1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. I/22 „Weserstraße 2B“ (nachfolgend B-Plan genannt) soll die Realisierung einer Unterkunft für Auszubildende mit insgesamt 163 Zimmern in einem fünfgeschossigen Gebäude mit zwei zusätzlichen Staffelgeschossen planungsrechtlich abgesichert werden.

Zielsetzung der Aufstellung des vorhabenbezogenen B-Plans ist es, die dem Gebäude des Karlsruhospitals vorgelagerte - als offener Parkplatz mit eingestellten überdachten Stellplatzflächen in Form von Fertigaragen genutzte - Grundstücksfläche einer neuen Nutzung, in Sinne der Innenentwicklung nach § 13 a BauGB zuzuführen und in diesem Zuge die durch Kriegszerstörung eingetretene und bis heute vorhandene städtebaulich dysfunktionale Situation städtebaulich neu zu ordnen und funktional zu ergänzen.

Der Investor beabsichtigt an dieser Stelle eine Innenentwicklung an einem dafür geeigneten Standort, der aufgrund seiner zentralen Lage in fußläufigen Bereich der Universität und der Nähe zum Klinikum Kassel sowie der sehr guten Anbindung an den ÖPNV und das regionale und überregionale Radwegenetz für die beabsichtigte Nutzerklientel gut geeignet ist . Im Erdgeschoss sind entlang der Weserstraße und im Bereich des Durchgangs zum Karlsruhospitals gemeinschaftliche Nutzungen vorgesehen, um eine belebte und vielfältig genutzte Erdgeschosszone auszubilden.

Im rückwärtigen Bereich – innerhalb des sich bildenden Stadtraums zwischen dem neuen Gebäude und dem Karlsruhospitals - soll eine gemeinschaftlich und öffentlich nutzbare Freifläche entstehen, die anstatt der derzeitigen Stellplatzfläche künftig ein adäquates Entree für das historisch bedeutsame Gebäude ausbildet. Bei der Gestaltung dieser Freifläche wird der dort verlaufende Rad- und Fußweg erhalten und einbezogen. Die Erdgeschosszone des neuen Gebäudes ist im Bereich des Haupteingangs gegenüber dem Hauptbaukörper um ca. 6,5 m nach innen versetzt, so dass sich ein großzügiger, überdachter und klar definierter Zugangsbereich und Durchgangsbereich ergibt. Im räumlichen Zusammenhang mit den Zufahrten und dem geöffneten Erdgeschossbereich der Zugangszone mit einer Höhe von mehr als 4,00 Metern entsteht ein Blickfenster mit einer Breite von rund 11 Metern, das den Blick auf das Karlsruhospitals und die Fulda inszeniert. Unter Einbeziehung des Freiraums bis zum Finanzamt entsteht ein großzügig bemessenes Blickfeld von ca. 25 Metern Breite. Der Abstand zwischen dem, ab dem 1 OG aufgehenden Gebäude zum Finanzamtsgebäude beträgt 18 Meter. Am nördlichen Rand des Gebäudes entsteht eine zusätzliche Durchfahrt mit einer Breite von ca. 3,50 Metern zur Weserstraße hin, die sich zum Karlsruhospitals auf ca. 4,10 Meter erweitert.

1.2 Planverfahren (Prüfung der Zulässigkeit des Bebauungsplanverfahrens als B-Plan der Innenentwicklung und vorhabenbezogener B-Plan)

Das Plangebiet liegt nicht innerhalb eines rechtskräftigen B-Plans. Um das vorhabenbezogene Bauvorhaben planungsrechtlich abzusichern, ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen B-Plans gemäß § 12 BauGB erforderlich. Aufgrund der zentralen Lage im Stadtgefüge und der damit einhergehenden Innenentwicklung ist zu prüfen, ob die Aufstellung auf Grundlage des § 13a BauGB erfolgen kann.

Der Geltungsbereich umfasst eine Gesamtfläche von ca. 2.422 m², so dass weniger als 20.000 m² Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO überbaut werden können. Direkt nördlich angrenzend an diesen Geltungsbereich soll der B-Plan Nr. I/23 „Vogtsche Mühle/Karls-hospital“ aufgestellt werden. Der Aufstellungsbeschluss wurde am 08. November 2021 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Selbst unter Anrechnung dieser dort möglich entstehenden Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO wird die Grenze von 20.000 m² Grundfläche nicht überschritten. Damit ist die erste Voraussetzung für die Durchführung des B-Planverfahrens nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB gegeben.

Weiterhin wird im Abgleich mit Anlage 1 UVPG durch das Bauvorhaben kein Vorhaben begründet, welches gem. UVPG einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, sodass auch die Zulassungsvoraussetzung gem. § 13a Abs. 1 Satz 4 BauGB gegeben ist (siehe Anlage 2).

Da innerhalb oder auch angrenzend zum Bauvorhaben bzw. innerhalb des Geltungsbereichs und des Wirkungsbereichs des Bauvorhabens keine Natura 2000-Gebiete ausgebildet sind, ist auch die dritte Voraussetzung für ein beschleunigtes Verfahren gem. § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB erfüllt.

Besondere Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von Unfällen im Sinne des § 50 Satz 1 BImSchG entstehen ebenfalls nicht, da das Bauvorhaben als Unterkunft für Auszubildende dienen soll und keinen Betrieb begründet, in dem gefährliche Stoffe vorhanden sein werden. Somit ist auch die vierte Voraussetzung für die Durchführung eines beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB gegeben und in der Folge die Zulässigkeit begründet.

Um jedoch aufgrund des zentralen Standortes frühzeitig unterschiedlichste Themenbereiche berücksichtigen zu können, wird dennoch eine frühzeitige Beteiligung gemäß § 4 BauGB durchgeführt.

1.3 Lage des Plangebiets und des räumlichen Geltungsbereichs

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Lage im Stadtgebiet. Es liegt zwischen der Haltestelle Altmarkt und Katzensprung an der Weserstraße zwischen dem historischen Karlsruhospial an der Fulda und schräg gegenüber von der Max-Eyth- und Oskar-von-Miller-Schule.

Der Geltungsbereich des B-Plans beinhaltet die Flurstücke 128/7 mit 1.551 m², 128/8 mit 382 m², 9/21 mit 35 m² und Teile des Flurstücks 9/20 mit 81 m² in der Gemarkung Kassel, Flur 2. Die Grundstücksfläche, die durch die Flurstücke entsteht, beträgt somit 2.050 m². Laut § 12 Abs. 4 BauGB können einzelne Flächen außerhalb des Vorhaben- und Erschließungsbereichs mit einbezogen werden. Dies muss aufgrund der notwendigen Größe der Tiefgarage in diesem Fall erfolgen, somit bezieht der vorhabenbezogene B-Plan eine Teilfläche von 372 m² der Flurstücke 128/12, 128/11, Gemarkung Kassel, Flur 2 mit ein. Die Teilfläche des Flurstücks 128/12 wird mit einer Tiefgarage unterbaut, die Parkplätze sind der Nutzung des Grundstücks Karlsruhospitals zugeordnet. Eine Teilfläche des Flurstücks 128/11 wird in den Geltungsbereich aufgenommen, weil mit dem Vorhaben die notwendigen Stellplätze für Nutzungen des Karlsruhospitals nachgewiesen werden müssen. Somit entsteht die im Kapitel zuvor benannten Gesamtgröße des Geltungsbereichs von 2.422 m². Die Einverständniserklärung des Eigentümers der Flurstücke 128/11, 128/12 liegt vor. Die überbaute Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO umfasst 1.034 m².

2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

2.1 Regionalplanung

Konkrete Aussagen zum Geltungsbereich des B-Plans liegen aufgrund der Maßstäblichkeit des Regionalplans nicht vor. Die Fläche des Vorhabens ist im Regionalplan Nordhessen 2009 Blatt Ost als Bestandsfläche Siedlung dargestellt. (vgl. Abbildung 1)

Bezogen auf das Vorhaben sind insbesondere die für das Oberzentrum Kassel im Kapitel 3.1 Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung S. 34 ff. formulierten Ziele von Bedeutung.

Ziel 3 : „Die Nutzung bislang un bebauter Flächen sowie die Reaktivierung nicht mehr genutzter Gewerbeflächen und leer stehender Gebäude im Siedlungszusammenhang (d. h. auf nach § 30 bzw. 34 BauGB bebaubaren Grundstücken) sollen vorrangig vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen am Ortsrand bzw. in den „Vorranggebieten Siedlung Planung“ oder „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe Planung“ erfolgen. Eine Zersiedlung der Landschaft ist zu vermeiden. Flächenneuausweisungen für Siedlungszwecke sowie Industrie und Gewerbe dürfen nur dann erfolgen, wenn solche Bestandsflächen nicht verfügbar oder für die vorgesehene Nutzung nicht geeignet sind.“ (Regionalplan Nordhessen 2009, S. 34)

Auch die folgende Begründung des aus dem Regionalplan zitierten Ziel 3 begründet die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielen der regionalen Raumordnung.

Begründung zu Ziel 3:

„Das Schließen von Baulücken und das Auffüllen vorhandener Baugebiete sowie die Nutzung leer stehender Bausubstanz hat Vorrang vor der Ausweisung von neuen Baugebieten. Hierzu hat der Gesetzgeber mit der Novellierung des Baugesetzbuches vom 21.12.2006 und der Einführung des neuen § 13a BauGB eine deutliche Erleichterung herbeigeführt, die die Innenentwicklung unterstützt.“

Anstelle der planerischen Ausweisung bzw. Inanspruchnahme neuer Flächen für Wohnen oder Gewerbe sollen bestehende Mängel oder Missstände im Siedlungsbestand behoben werden. Das vorhandene Wohnungsangebot kann z. B. durch Maßnahmen der städtebaulichen Sanierung und Stadt- bzw. Dorferneuerung sowie eine Aktivierung und Nachverdichtung des Bestands in den vorhandenen Siedlungsbereichen erheblich verbessert werden.“ (Regionalplan Nordhessen 2009, S. 35)

Planerische Konflikte des B-Plans mit den Aussagen des Regionalplans Nordhessen 2009 sind somit nicht erkennbar.



Abbildung 1: Ausschnitt Regionalplan Nordhessen 2009 Blatt Ost – ohne Maßstab

2.2 Flächennutzungsplan und Siedlungsrahmenkonzept

Als übergeordnete Planung sind der Flächennutzungsplan und das Siedlungsrahmenkonzept (in der Fassung der Fortschreibung aus dem Jahr 2016) des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) zu berücksichtigen. Die zutreffenden Inhalte und Aussagen werden im Folgenden erläutert.

Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (Neubekanntmachung 2016)

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan stellt die Flächen des Geltungsbereiches des B-Plans als gemischte Bauflächen bzw. Kerngebietsfläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 bzw. § 1 Abs. 2 Nr. 9 BauNVO dar. Unmittelbar nord-östlich angrenzend wird die Fläche entlang der Weserstraße als gemischte Baufläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dargestellt. Nördlich des Plangeltungsbereiches, auf der anderen Straßenseite, befindet sich eine Wohnbaufläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO. Im weiteren Verlauf der Weserstraße nach Osten sind sowohl gemischte Bauflächen als auch Wohnbauflächen dargestellt. Gemischte Bauflächen befinden sich östlich und westlich

der Brüderstraße sowie westlich des Steinwegs. Entlang der Kurt-Schumacher-Straße sind gemischte Bauflächen dargestellt, wobei der nördliche Bereich auch als Kerngebiet dargestellt ist.

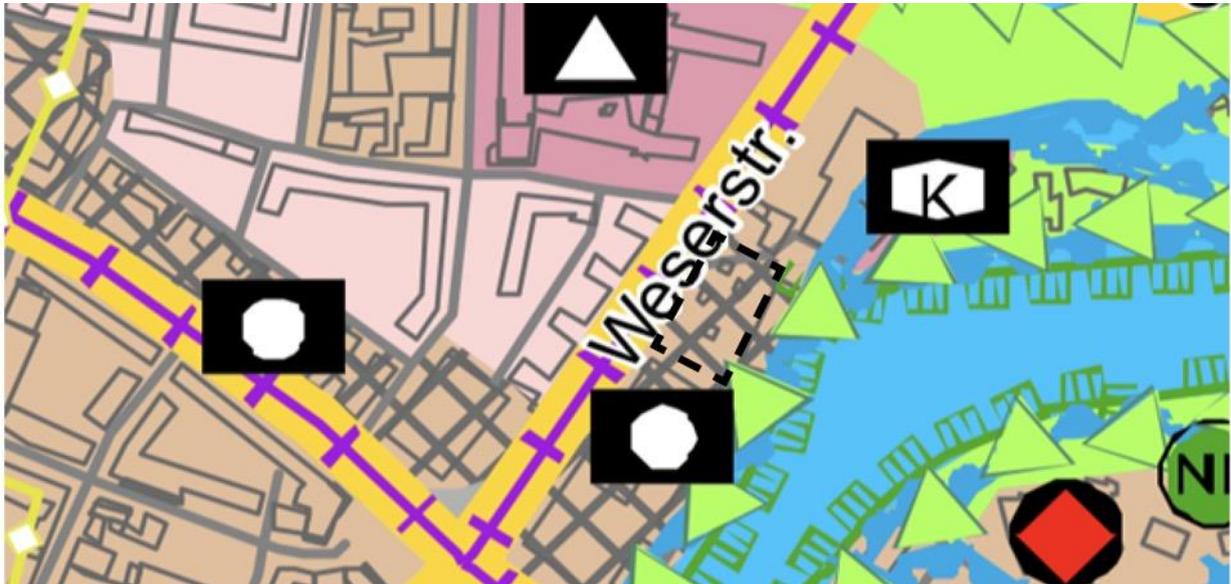


Abbildung 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan mit Darstellung des Geltungsbereiches – ohne Maßstab

Siedlungsrahmenkonzept des Zweckverbandes Raum Kassel (2030)

Das Siedlungsrahmenkonzept formuliert die Ziele und Grundsätze der künftigen Siedlungsentwicklung für das Verbandsgebiet des Zweckverband Raum Kassel. Seit seiner Aufstellung 1994 ist das Siedlungsrahmenkonzept zwischenzeitlich fortgeschrieben und als Siedlungsrahmenkonzept 2030 im März 2021 von der Versammlung des Zweckverband Raum Kassel beschlossen worden. Das Siedlungsrahmenkonzept macht zur Fläche des Vorhabens keine spezifischen Aussagen. Das Vorhaben entspricht den generellen Intentionen des SRK mit den Themen: Innen- vor Außenentwicklung mit 3.1.2 angepasster Nachverdichtung sowie 3.4.2 Differenzierung von Bau- und Wohnformen.

2.3 Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel (2007)

Der Landschaftsplan des ZRK basiert auf einer Landschaftserhebung aus den Jahren 1999 / 2000, die in Teilen fortgeschrieben wurde. Er untersucht das Gesamtgebiet des ZRK bezüglich der Realnutzung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft, Pflanzen und Tierwelt, Landschaftsbild und Erholung, Mensch sowie Sach- und Kulturgüter. Besonders geschützte und wertvolle Lebensräume werden auf einer separaten Karte abgebildet. Aus der Gegenüberstellung der realen Nutzungen mit der naturräumlichen Ausstattung und ihrer Wechselwirkung werden Leitbilder bezogen auf die Siedlungs- und Landschaftsräume entwickelt, die wiederum die Basis zur Bewertung möglicher zukünftiger Eingriffe bilden. Im Entwicklungsteil werden Konzeptionen und Maßnahmen zur Erreichung der Leitbilder benannt und mögliche Kompensationen für denkbare Eingriffe entwickelt.

Der Untersuchungsmaßstab der Analyse erfolgt auf der Ebene der 1:15.000 Karte. Damit sind für den Geltungsbereich des B-Plans mit einer Fläche von 2.000 qm nur generalisierte Aussagen möglich. Die Karten sind auf der Internetseite des Zweckverbandes Raum Kassel einsehbar (<https://www.zrk-kassel.de/landschaftsplanung/landschaftsplan.html>). Das Plangebiet befindet sich immer in der Teilkarte Nordost.

In der Karte 1 „Realnutzung“ wird die Fläche vom heutigen Finanzamt bis einschließlich des Karlsruhospitals, sowie die Halbinsel Finkenherd als Fläche für „Öffentliche Gebäude und große private Verwaltungen“ kartiert. Nördlich schließt sich eine „Gewerbe – und Industriefläche“ sowie eine Parkanlage Finkenherd Bleichwiese an. Die fast an das Plangebiet angrenzende Fulda wird als „Wasserfläche ingenieurbologisch“ gekennzeichnet.

Auf Karte 2 „Kulturlandschaft Naturschutz“ werden Überschwemmungsgebiete im Bereich des heutigen Finanzamtes und der Halbinsel Finkenherd dargestellt. Die Fläche des Geltungsbereichs des B-Plans wird als bebaute Fläche dargestellt.

Karte 3 „Erholung Freizeit und Landschaftsbild“ stellt entlang des Fuldaufers Hauptwanderwege und Radwege dar, die dem heutigen Verlauf entsprechen. Die Vogt'sche Mühle wird als das „Landschaftsbild prägender Baukörper“ dargestellt. Die Fläche des B-Plans wird als bebaute und als Landschaftsbild prägende Fläche dargestellt.

Karte 4 „Maßnahmen“ stellt das Fuldaufer auf beiden Seiten als Flächen mit Regelungen und Maßnahmen sowie die Fulda und den Bereich der Halbinsel Finkenherd als Funktionsfläche Klima dar. Der Geltungsbereich des B-Plans ist davon nicht betroffen. Längs der Weserstraße ist eine Baumreihe als geplante Nutzung und Maßnahme dargestellt, die zum Teil bereits umgesetzt wurde. Die gesamte Fläche zwischen den Fuldabrücken und dem Hafen wird als das Landschaftsbild prägend bewertet, inklusive der Flächen der Kläranlage.

Das Signet 10372 / S verweist auf eine mögliche Maßnahme:

„Weiterentwicklung der Fuldaufersonen zwischen Drahtbrücke und Hafenbrücke als zentraler städtischer Freiraum am Fluss.

- Herstellung beidseitig durchgehender Uferwege mit
- Anschluss an die Erschließungsstruktur der angrenzenden Siedlungsgebiete
- Gestalterische Aufwertung des zentralen Abschnitts im Bereich der Schlagd
- Herstellung von kleinen Plätzen mit Aufenthaltsfunktion und -qualität an verschiedenen Stellen.“ (Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel 2007, S. 594)

Karte 5 „Kompensationsbereiche“ stellt die Fulda als wertvolles Biotop mit hoher Bedeutung, dar. Der Geltungsbereich des B-Plans wird als baulich geprägte Fläche dargestellt.

Karte 6 „Konflikte“ ist auf der Internetseite des ZRK nicht vorhanden.

Karte 7 „Leitbild“ ordnet die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans dem Raum 116 „Innenstadt mit Randlagen“ zu, Teile des Finkenherdparks dem Raum 83 Unterneustadt Hafen.

Die Raumkategorie 116 „Innenstadt mit Randlage“ wird wie folgt charakterisiert:

„Durch sehr hohe Bau- und Nutzungsdichte und eine Mischung aus Handel, Dienstleistungen und Wohnen geprägter zentraler Bereich der Stadt mit lokalen bis überregionalen Zentrumsfunktionen. Die Raumkategorie 116 verfügt zusammenfassend über folgende Charakteristika:

- *Hoher Versiegelungsgrad*
- *Überwärmungsgebiet*
- *Begrünte Plätze, Quartiers-, Stadt- und Spielplätze als siedlungsbezogene Freiräume*
- *Schöne Aussicht und Weinberg als exponiert gelegene öffentliche Freifläche*
- *Randstraßen mit hoher Verkehrsbelastung mit entsprechenden bioklimatischen Belastungen.“*

(Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel 2007, S. 17)

Als Konflikte für die Raumkategorie 116 werden benannt:

- ein hoher Versiegelungsgrad von über 60% (S.368)
 - durch Lärm- und Schadstoffemissionen belastete Zonen an Hauptverkehrsstraßen
- (Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel 2007, S. 375)

Als Leitbild / Ziel wird unter anderem formuliert:

- *„Ergänzende Begrünungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünung) und kleinräumige Entsiegelungsmaßnahmen mildern bestehende bioklimatische Belastungen.*
- *Soweit als möglich durchlässige Bodenoberflächen, begrünte Dächer sowie Einrichtungen zur Regenwasserrückhaltung, -nutzung und -versickerung begrenzen/ mildern Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushaltes auf ein Mindestmaß.*
- *Schutz von Boden, Grundwasser*
- *Von den Verkehrstrassen ausgehende Beeinträchtigungen werden soweit als möglich gemildert. Die Querbarkeit der Randstraßen für Fußgänger wird verbessert.“*

(Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel 2007, S. 484)

Für die Fläche des B-Plans werden im Landschaftsplan die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Begrünungsmaßnahmen (Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünung)
- begrünte Dächer sowie Einrichtungen zur Regenwasserrückhaltung

Konflikte mit den Aussagen des Landschaftsplans bezogen auf den Geltungsbereich des B-Plans sind nicht erkennbar. Die in Karte 4 Signet 10372 / S (Landschaftsplan Zweckverband Raum Kassel S. 594) dargestellten Maßnahmen zur Vernetzung und Aufwertung des Fuß- und Radwegesystems können mit dem Vorhaben im Wesentlichen umgesetzt werden.

2.4 Klimafunktionskarte (2019) Zweckverband Raum Kassel Fortschreibung Klimaanalyse (2019)

In der Klimafunktionskarte des Zweckverbandes Raum Kassel wird die Fläche des Vorhabens der Kategorie moderate Überwärmung bis starke Überwärmung zugeordnet, die als baulich geprägte Bereiche mit viel Vegetation in den Freiräumen charakterisiert wird. Als Empfehlung wird formuliert: *„Auf benachbarte, unbebaute Flächen achten (offene Verbindungen erhalten/ Strömungsrichtungen beachten), unter dieser Berücksichtigung sind Flächennutzungsänderungen und bauliche Entwicklungen möglich.“* (Klimafunktionskarte 2009 Teilbereich West Zweckverband Raum Kassel) Im Textteil der *„Klimafunktionskarte Zweckverband Raum Kassel 2009 mit Zukunftsprognosen“* wird bezogen auf Gebiete der Kategorie 4 im Teilbereich West formuliert: *„Mögliche Bebauungen sind auf den Flächen der Kategorie 4 und teilweise der Kategorie 5 denkbar, jedoch nur bei einer Gebäudeausrichtung längs zu den Luftleitbahnen.“* (Klimafunktionskarte Zweckverband Raum Kassel 2009 mit Zukunftsprognosen, S. 18/19)

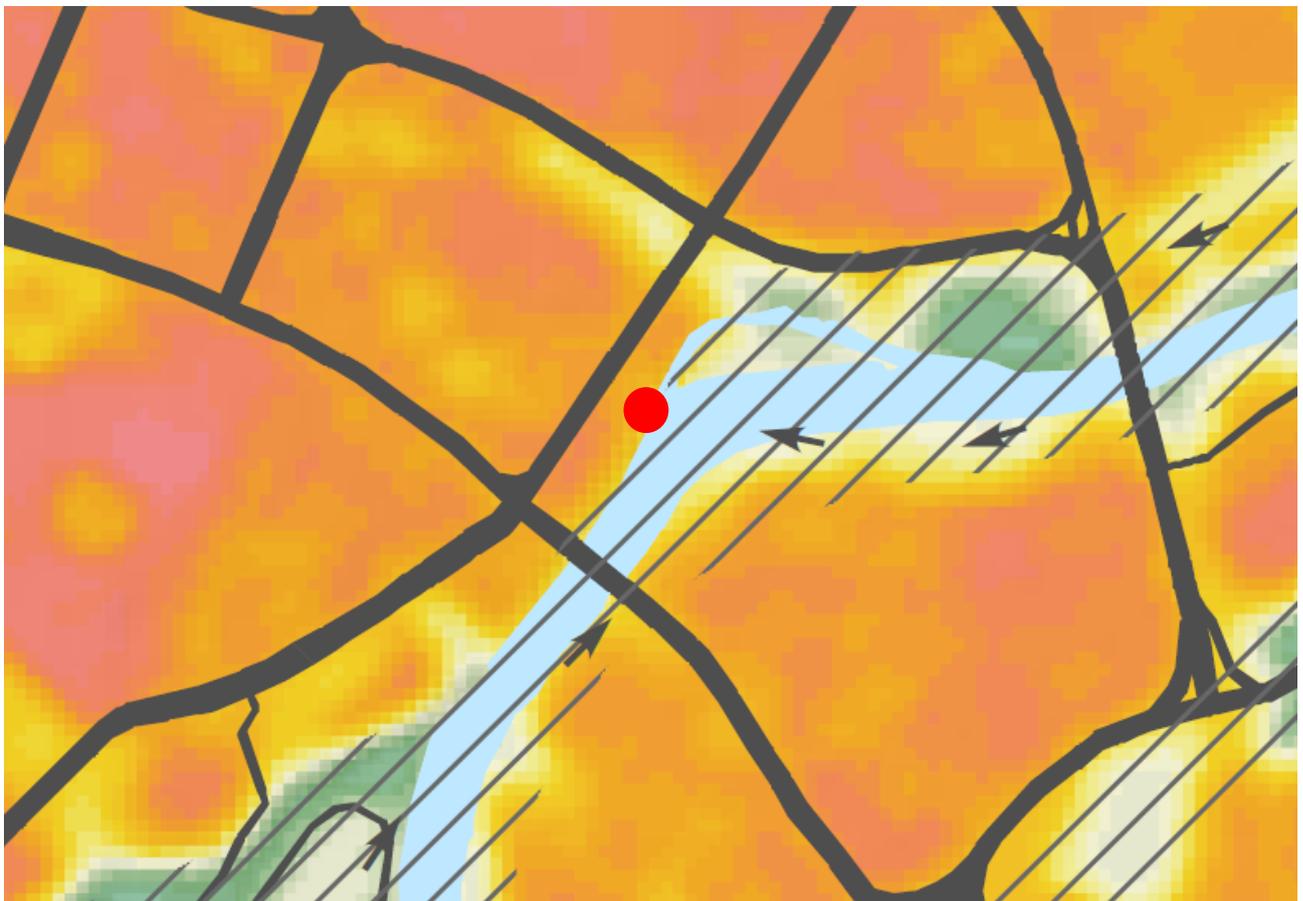


Abbildung 3: Ausschnitt Klimafunktionskarte 2019 (aus Klimaanalyse) Teilbereich West – ohne Maßstab

Die Planungshinweiskarte des Zweckverbandes Raum Kassel kategorisiert die Fläche als bebautes Gebiet mit klimarelevanter Funktion. Diese Kategorie besitzt eine geringe klimatisch-lufthygienische Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Die bestehenden Belüftungsmöglichkeiten sind zu erhalten, darüber hinaus ist sicher zu stellen, dass zusätzliche Emissionen keine nachteilige Wirkung auf die Siedlungsräume nach sich ziehen.

Des Weiteren wird für die Fläche Folgendes festgehalten: *„Durch Dach- und Fassadenbegrünung sowie Beibehaltung/ Ausbau von Grünflächen kann einer thermischen Belastung vorgebeugt werden. Allgemein Vegetationsanteil beachten und Siedlungsränder offenhalten; Vernetzungspotentiale der Ausgleichsräume durch vertiefende Stadtklimabetrachtung prüfen.“* (Planungshinweiskarte 2019 Zweckverband Raum Kassel)

Die Fläche liegt unmittelbar an einer Luftleitbahn, welche durch den Flussverlauf der Fulda entstanden ist. Von ihr geht ein bodennaher Luftmassentransport aus.

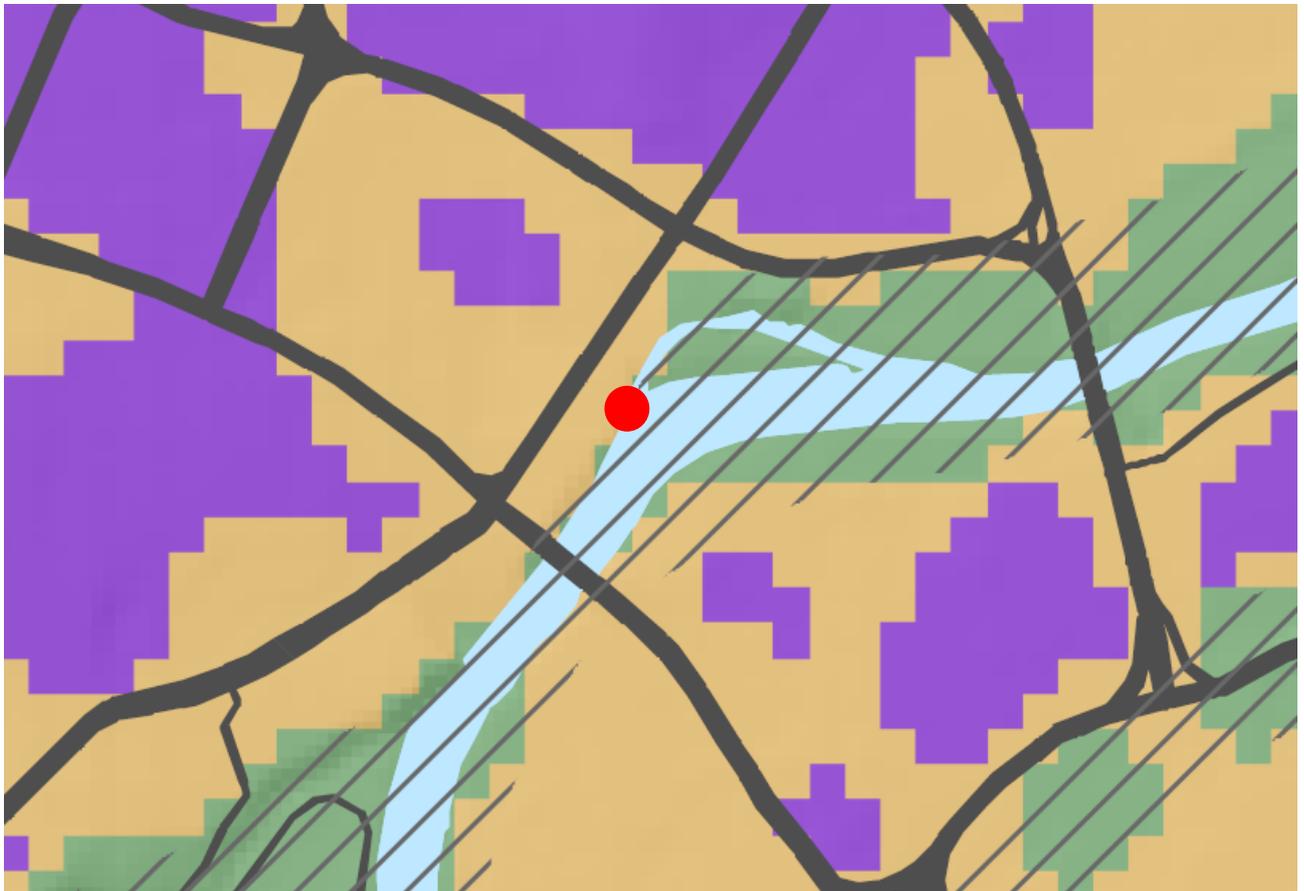


Abbildung 4: Ausschnitt Planungshinweiskarte 2019 (aus Klimaanalyse) – ohne Maßstab

2.5 Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Region Kassel 2013 und Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Kassel 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan Region Kassel 2013 trifft aufgrund der maßstäblichen Betrachtung keine spezifischen Aussagen zur Fläche des Vorhabens. Bezogen auf die Ziele des Modal-Split wird für den Zeithorizont bis 2030 als Ziel genannt, den Radverkehrsanteil auf 11% bis 14%

zu erhöhen, ausgehend vom Istwert von 7% in 2008 (Abbildung 19 VEP Kassel 2013, S. 33). „Die weitere Ausbreitung von E-Bikes und Pedelecs, die derzeit einen regelrechten Marktboom erleben, lassen auch für die Region Kassel weiter steigende Radverkehrsanteile erwarten. Zusammen mit einer Infrastrukturverbesserung und einem verbesserten Fahrradklima lässt sich so der Radverkehr (auf ca. 8 - 11 % in den Verbandskommunen und ca. 11 - 14 % in der Stadt Kassel) mehr als verdoppeln (VEP 2013, S. 34). Die unter Kapitel 4.3 „Handlungsfeld 3: Regionaler Radverkehr“ dargestellten Maßnahmen beziehen sich im Wesentlichen auf überörtliche Radanbindungen und allgemeine Anforderungen an eine gute Radinfrastruktur und weisen für das Plangebiet keine spezifischen Maßnahmen aus.

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel wurde 2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und formuliert die wesentlichen Ziele und Maßnahmen bezogen auf die verschiedenen Verkehrsarten bis zum Jahr 2030. Als Maßnahmen für den PKW-Verkehr werden im engeren Bezugsfeld des Vorhabens der Umbau der Kreuzung Altmarkt und die Optimierung des Knotens Kurt Wolters Straße / Weserstraße (Katzensprung) als Maßnahmen zur Optimierung und Beschleunigung des Verkehrs genannt (VEP Kassel 2030, S. 76, 102, 106). Diese Maßnahmen sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Bezogen auf den Radverkehr wird analog zum VEP-Region Kassel eine Erhöhung des Modal-Split auf 11% – 14% angestrebt (VEP Kassel 2030, S. 72). Es wird allerdings ein großer Nachholbedarf bezogen auf die Infrastruktur, den Komfort sowie die Sicherheit des Radverkehrs konstatiert. Insofern bündeln sich die geplanten Maßnahmen auf diese Defizitbereiche. Konkrete Anforderungen für den Standort des Vorhabens werden in den aufgeführten Maßnahmen nicht benannt.

Das Handlungsfeld A beschreibt den Fußverkehr und den öffentlichen Raum. Dort haben die Verbesserung und Herstellung von Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen sowie die Herstellung eines barrierefreien Wegenetzes eine hohe Priorität. Eine hohe bis mittlere Priorität haben fußverkehrsfreundliche Straßenräume bzw. attraktive öffentliche Räume (VEP Kassel 2030, S. 59). Dies betrifft die Weserstraße, da die hierzu passende Maßnahme im Maßnahmenkatalog auf Seite 1, unter A1 „Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen“, die Weserstraße Höhe Zeughausstraße auflistet und somit an dieser Stelle eine Querungshilfe für notwendig erachtet. Das Handlungsfeld D beschreibt den Kfz-Verkehr. Darunter fällt die Maßnahme D5 mit dem Titel Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystems. Ziel ist es, die Verkehrsregelungen miteinander zu koordinieren und anzupassen, damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses an Knoten entsteht und somit die Effizienz des vorhandenen Systems verbessert wird. Dabei sollen die Halte des MIV an Lichtsignalanlagen um 20 % reduziert werden. (VEP Kassel 2030, S. 114) Hiervon ist ebenfalls die Weserstraße betroffen. Der Maßnahmenkatalog legt auf Seite 14 für die Weserstraße diese dynamische Netzsteuerung zur Vermeidung von Rückstau mit einer hohen Priorität fest um den „Ausbau des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystems (VMMS)“ umzusetzen.

2.6 Bestehendes Planungsrecht

Wie im Kapitel 2.2 dargestellt, stellt der rechtskräftige Flächennutzungsplan die Flächen des Geltungsbereiches des B-Plans als gemischte Bauflächen / Kerngebietsfläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 und §1 Abs. 2 Nr. 9 BauNVO dar. Die nördlich angrenzenden Bereiche über die Weserstraße hinweg sind im B-Plan Nr. 1 „Mitte“ vom 25.10.1985 als Allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Dies entspricht der Darstellung im rechtskräftigen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche. Am 11.10.2004 wurde die Aufstellung des B-Plans Nr. I/10 „Altmarkt / Weserstraße“ von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen und das Verfahren bis zur Beteiligung der Öffentlichkeit und Behörden nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB im Jahr 2005 durchgeführt. Auf dieser Grundlage wurde Baurecht nach § 33 BauGB „Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung“ für das heutige Finanzamt und den Umbau/die Aufstockung des Karlsruhospitals erteilt. Das Bauleitplanverfahren wurde seit dieser Zeit nicht weiterverfolgt. Der B-Plan Nr. I/10 „Altmarkt / Weserstraße“ ist damit bis heute nicht rechtskräftig geworden. Da insofern kein rechtskräftiger B-Plan für den Plangeltungsbereich des vorliegenden Vorhabens vorliegt, ist die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb des Planbereichs ausschließlich nach der Darstellung des Flächennutzungsplans sowie dem § 34 BauGB zu bewerten.



Abbildung 5: Planteil Bebauungsplanentwurf I/10, „Altmarkt / Weserstraße“, Stadt Kassel

3. Bestand

3.1 Stadträumliche Einbindung

Das Vorhaben soll auf einer in der Kriegs- und Nachkriegszeit entstandenen Brache realisiert werden. Die ursprüngliche Bebauung wurde im 2. Weltkrieg weitgehend zerstört. Die gesamte Fläche zwischen Altmarkt und Katzensprung wurde verkehrlich im Sinne des Leitbildes der autogerechten Stadt der Nachkriegszeit neu geordnet und die Weserstraße, als neue wichtige Verkehrsachse nach Nordosten, direkt an den Innenstadtring angeschlossen. Die Altmarktkreuzung galt zu ihrer Entstehungszeit als modellhaft und als modernste Kreuzung in Deutschland (Planzeichnungen - Abbildung 6 und 7 - Überlagerung der Baustruktur vor dem 2. Weltkrieg und der Neuplanung der Verkehrsstraßen nach dem Krieg, in: Kassel Wirtschaft, Verkehr Versorgung, Magistrat der Stadt Kassel, 1966).

Im Rahmen des Wiederaufbaus wurde die ursprüngliche Baustruktur im städtebaulichen Umfeld des Planvorhabens völlig überformt. In der Folge wurde 1957 am Altmarkt das Polizeipräsidium der Stadt Kassel neu errichtet, welches wiederum im Jahr 2005 abgerissen und durch den Neubau des Finanzzentrums ersetzt wurde. Im Rahmen dieser Bebauung wurde auch das Karlsruhospital als Einzeldenkmal ab 2006 restauriert und oberhalb des erhaltenen historischen Bestandes mit einer zweigeschossigen Büro- und Wohnnutzungen ergänzt.

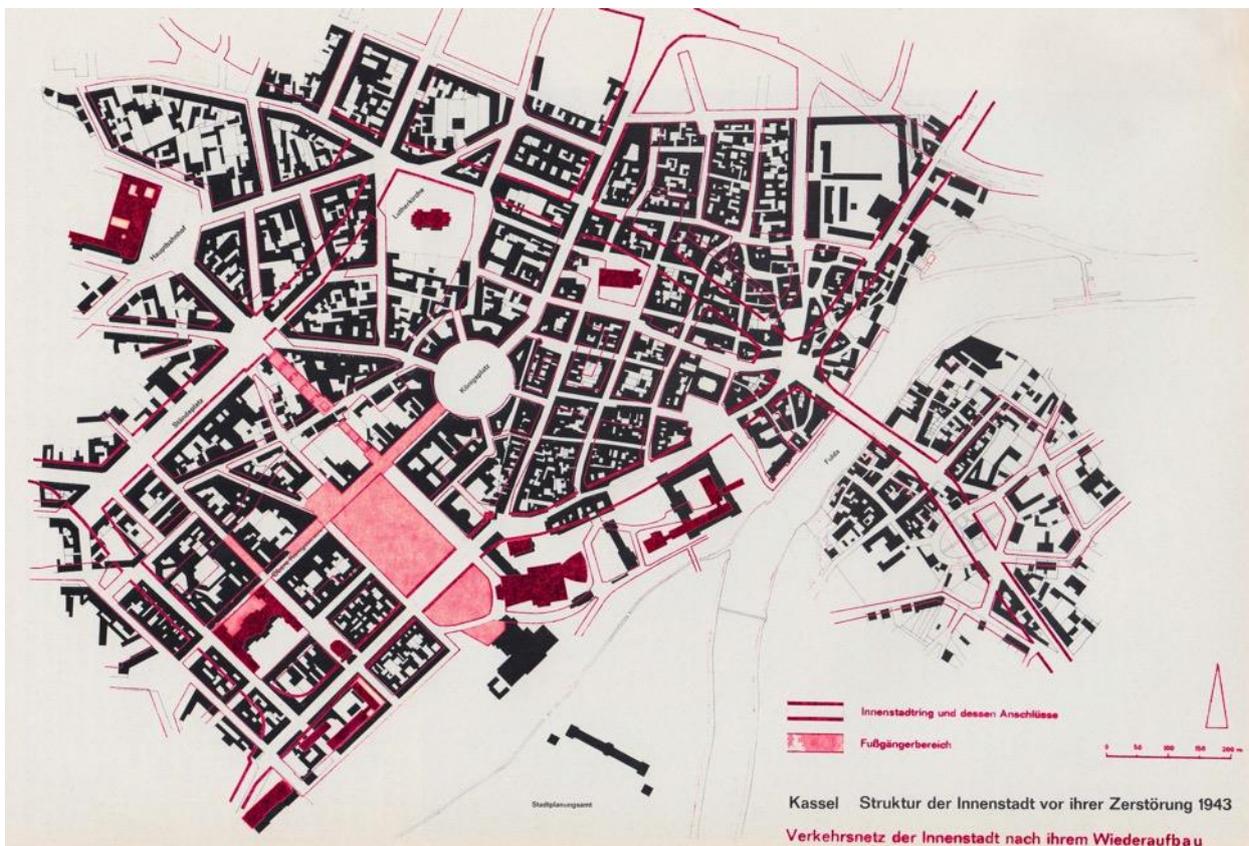


Abbildung 6: Überlagerung Gebäudebestand von 1943 und Verkehrsplanung nach dem Wiederaufbau (Überblick)
aus: Kassel Wirtschaft Verkehr Versorgung, Magistrat der Stadt Kassel 1966, S.109



Abbildung 7: Überlagerung Gebäudebestand von 1943 und Verkehrsplanung nach dem Wiederaufbau (Ausschnitt)

aus: Kassel Wirtschaft, Verkehr Versorgung, Magistrat der Stadt Kassel 1966, S. 99 u. 109



Abbildung 8: Kreuzung Altmarkt mit Polizeipräsidium

Die an das Vorhaben angrenzenden Quartiere/Nutzungen sind im Wesentlichen in der Phase der Wiederaufbauzeit der 1950er und 60er Jahre entstanden (Entenanger, Pferdemarktquartier) und durch einen hohen Anteil von Wohnen (Allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete mit einem nur geringen Besatz an Gewerbe und Dienstleistungen) sowie sozialer Infrastruktur (Schulzentrum) geprägt.

Mit der Entscheidung in den späten 1970er Jahren die Universität Kassel (damals Gesamthochschule Kassel) auf dem ehemaligen Henschel Werksgelände am Holländischen Platz zu entwickeln, sind wichtige Impulse für die Stadtentwicklung in Kassel insgesamt, speziell aber auch für das engere und weitere Umfeld des Vorhabens, ausgegangen.

Dieser positiven Entwicklung ist auch die Wiedergründung der Unterneustadt ab 1997 auf der anderen Fuldaseite zuzurechnen. Das unmittelbar angrenzende Wohnquartier Wesertor wurde 2008 in das Städtebauförderprogramm ehemals „Soziale Stadt“ nun „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Das Quartier Pferdemarkt, auf der, dem Vorhaben gegenüber-liegenden Straßenseite, ist im Jahr 2019 ebenfalls bis 2024 in die Förderkulisse „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen worden.

3.2 Bebauung Bestand

Der Geltungsbereich des B-Plans ist zurzeit als unbebaute Fläche zu klassifizieren. Die Fläche wird als privater, asphaltierter Parkplatz genutzt und ist mit vier Nebenanlagen in Form von Doppelgaragen bebaut. Als Abgrenzung zum Fußweg entlang der Weserstraße sind niedrige Hecken gepflanzt. Westlich ist eine ca. 7 m breite und 230 m² große Pflanzfläche mit Bäumen angelegt. Südlich grenzt das Finanzamt Kassel I an. Dieses sechsgeschossige Gebäude entlang der Weserstraße weist eine Höhe von 22,10 Metern über Straßenniveau auf und hat eine Länge von ca. 118 m. Die Gebäudeteile mit Ausrichtung zur Fulda sind viergeschossig und weisen eine Gebäudehöhe von fast 15 m auf. Der Haupteingang in den Gebäudekomplex des Finanzamtes liegt an der Altmarktkreuzung. Die Erdgeschosszone entlang der Weserstraße ist unbelebt. Das Gebäude wird über eine ca. 6 Meter breite Tiefgarageneinfahrt entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereiches des B-Plans erschlossen.

Westlich schließt sich das Karlsruhospital mit einer Länge von ca. 48 m und einer Tiefe von ca. 15 m an. Hierbei handelt es sich um ein ursprünglich zweigeschossiges Gebäude mit einem hohen Mansardgeschoss, das Obergeschoss wurde jedoch im Krieg zerstört. Mit der Restaurierung des Gebäudes ab 2006 wurde der Bestand restauratorisch gesichert und eine zusätzliche zweigeschossige Überbauung des Denkmals realisiert. Insgesamt unterschreitet die Höhe des heutigen Gebäudes die ursprüngliche Gebäudehöhe. Eine ca. 10,5 m breite Pflasterfläche bildet die Vorzone zum Karlsruhospital, welche gemischt genutzt wird.

Im Untergeschoss und Erdgeschoss ist eine Gastronomie angesiedelt, darüber sind gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungsnutzungen untergebracht. Das Karlsruhospital ist als Einzeldenkmal im Denkmalverzeichnis des Landes Hessen eingetragen.

Nach Norden schließt sich eine zum Imbiss umgebaute Tankstelle sowie die Vogt'sche Mühle an. Hierbei handelt es sich um einen fünfgeschossigen Backsteinbau aus dem 19. Jahrhundert, der das größte Wasserkraftwerk in der Region Kassel beinhaltet. In den nicht für das Wasserkraftwerk benötigten Gebäudeteilen wird das Gebäude als Möbelhaus genutzt. Vor dem 2. Weltkrieg war das Gebäude der Vogt'schen Mühle sechsgeschossig, bzw. an der Fuldaseite siebengeschossig ausgeprägt.

3.3 Erschließung und Verkehr

Insgesamt ist die Fläche des Vorhabens auch heute durch die verkehrlichen Funktionen in Folge der Wiederaufbauplanung der Stadt Kassel geprägt und stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet. Die Erschließung des Geltungsbereiches des B-Plans erfolgt über die vierspurige Weserstraße, mit einer mittig verlaufenden zweispurigen, separat geführten, Straßenbahntrasse. Der Straßenraum hat eine Breite von ca. 30 m. Eine Zufahrt auf den Geltungsbereich ist nur von der südlichen Straßenseite aus Richtung der Kreuzung am Altmarkt möglich. Die Weserstraße ist Teil des Hauptverkehrswegenetzes der Stadt Kassel. Die Erschließung mit dem PKW kann insofern ohne Probleme über die Weserstraße erfolgen. Ein Rückstau auf die Weserstraße ist allerdings zu vermeiden.

Die ÖPNV-Anbindung des Geltungsbereichs des B-Plans erfolgt über die Haltestelle Altmarkt mit den Linien 3, 4, 6, 7, 8, 10, 16, 17, 32, 37. Die Haltestelle Katzensprung ist an die Linien 3, 6, 7 angebunden. Beide Haltestellen befinden sich in ca. dreiminütiger fußläufiger Entfernung. Gleichzeitig ist das städtebauliche Gesamtgefüge des Geltungsbereichs zwischen Katzensprung und dem Altmarkt neben den MIV und ÖPNV auch ein wichtiger Transitraum für den Fuß- und Radverkehr in der Verbindung von der Innenstadt und der Universität in den Kasseler Osten und die Unterneustadt, der heute über die Knotenpunkte der Fuldabrücke und der Hafnbrücke abgewickelt wird. Die Erschließung für den Radweg erfolgt an der Rückseite des Finanzamtes über den Weg „Die Schlagd“ und verläuft nördlich des Finanzamtes in Richtung Weserstraße und anschließend entlang der Weserstraße, da die Vogt'sche Mühle und der Imbiss eine bauliche Barriere für die Fortführung des Radwegs direkt entlang der Fulda bilden. Für die Strecke zwischen Finanzamt und der Kreuzung Katzensprung weicht der Radverkehr in der Regel auf den Fußweg aus, da die notwendige Verkehrssicherheit für diese Verkehrsteilnehmer auf der Weserstraße nicht bzw. nur unzureichend gewährleistet ist. Über diese Fläche verläuft auf einer kurzen Strecke auch der Rheinhardswald Radweg, der in der Aue beginnt und über die Universität Kassel, Vellmar in den Rheinhardswald führt.

Im „Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030“ aus 2019 wird die Kreuzung am Katzensprung im Kapitel 2.20, S. 57 als unübersichtlich und schwierig zu befahren bewertet. Es soll eine Verbesserung der Ist-Situation über die Kennzeichnung von Radverkehrsfurten und Aufstellbereiche für Linksabbieger sowie die Einrichtung von Fahrradschleusen erreicht werden. Zudem soll die Signalisierung der Ampel gewährleisten, dass der Radverkehr in einer Ampelphase alle Fahrstreifen queren kann (Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030, S. 57, 58).

Die Maßnahmen sind zum Ende des Jahres 2021 baulich umgesetzt worden. (siehe Radverkehrskonzept Stadt Kassel 2030 Ziele und Umsetzungsstrategie, I 20 Knotenpunkt im LKW-Führungsnetz und Tram am Beispiel des Knotenpunkts Katzensprung, S. 79,80)

Nördlich des Karlsruhospitals führt ein Fußweg, der wegen der bestehenden Breite und Engstellen nur eingeschränkt auch als Radweg genutzt werden kann, über die Halbinsel Finkenherd weiter in Richtung Bleichwiesen und Fuldaaue (Radwanderweg an der Fulda).

3.4 Technische Infrastruktur und Wegerecht für die Feuerwehr

Der Geltungsbereich des B-Plans ist an alle Medien: Wasser, Abwasser, Strom, Fernwärme und Telekommunikation angeschlossen. Im nördlichen Bereich des Vorhabengebietes, dicht an der Grundstücksgrenze, liegt ein Abwasserkanal, der rechtlich gesichert ist und bei Tief- und Hochbauplanungen zu berücksichtigen ist.



Abbildung 9: Lageplan Abwasserkanal

Das bestehende grundbuchlich gesicherte Wegerecht für die Feuerwehzufahrten muss im Rahmen der Baugenehmigung und des Brandschutzkonzeptes neu bestimmt werden. Mit den beiden vorgesehenen Unterführungen des geplanten Gebäudes mit einer Mindesthöhe von 4,00 Metern lichtigem Maß und einer Mindestbreite von 3,5 Metern sind die Grundvoraussetzungen dazu gewährleistet.

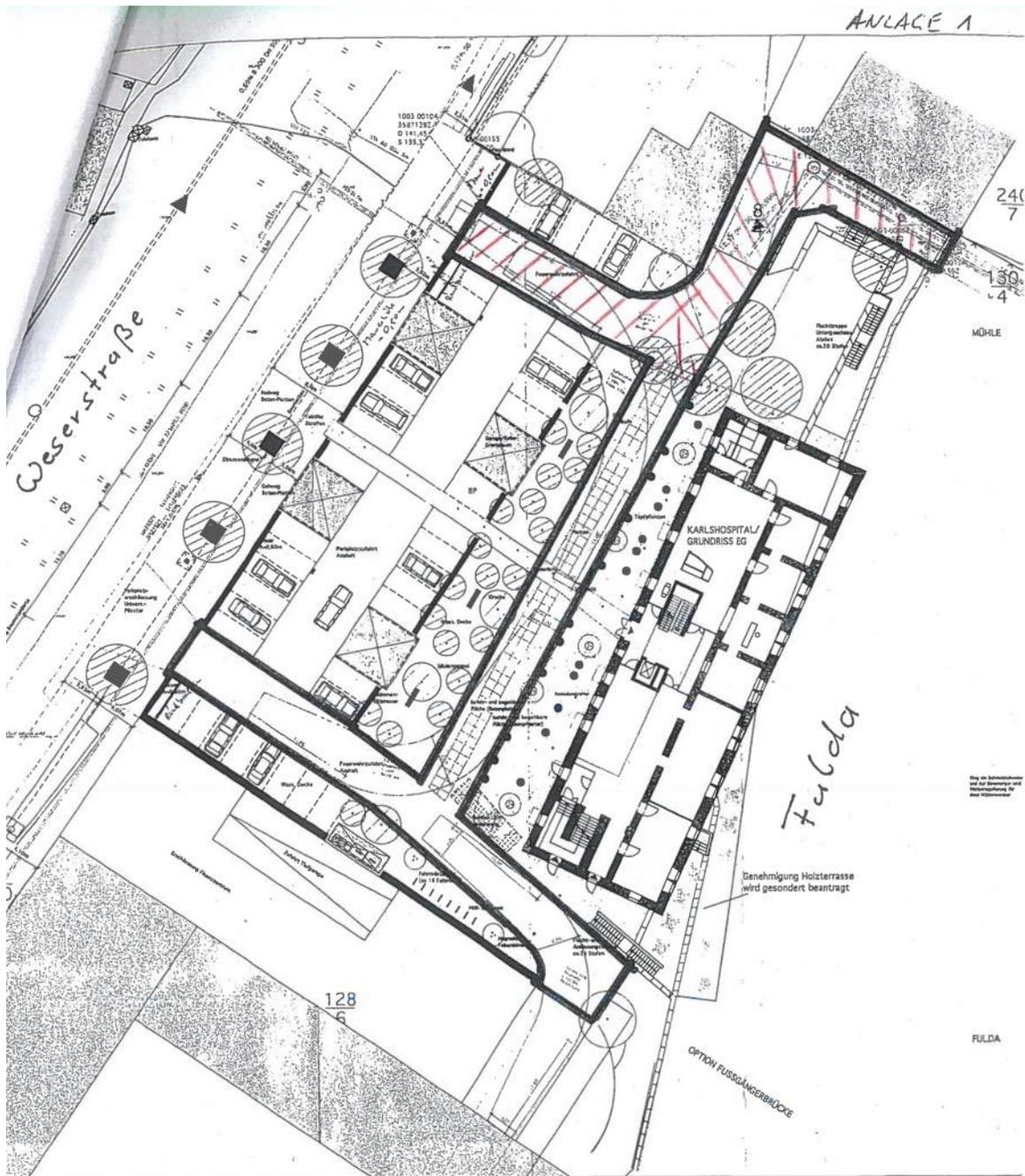


Abbildung 10: Wegerecht Feuerwehrzufahrt

3.5 Frei- und Grünraum

Der Geltungsbereich des B-Plans wird überwiegend als Parkplatz genutzt und ist weitgehend versiegelt. Der Parkplatz wird von einer Hecke eingehaust und zwischen dem Parkplatz und dem Karlsruhospital befindet sich ein breiter Grünstreifen mit Gehölzbestand.

Im Rahmen der „Prüfung der Zulässigkeit eines B-Planverfahrens der Innenentwicklung; Anmerkungen zum Gehölzbestand“ (Wette Gödecke Göttingen Anlage 1) wurden die Gehölzbestände bewertet. Hierin wird ausgeführt:

„Der Baumbestand innerhalb des Planbereiches wurde am 26.09.2019 im Rahmen einer Geländekartierung erfasst und wird in der beigefügten Anlage dargestellt. Der Baumbestand innerhalb des Baubereiches setzt sich überwiegend aus Anpflanzungen von standortfremden Pyramidenpappeln mit Brusthöhendurchmessern von ca. 9 – 38 cm zusammen. Im nördlichen Randbereich sind hingegen eine große Stiel-Eiche (Bhd ca. 101 cm) sowie ein großer Feldahorn (Bhd ca. 51 cm) ausgebildet. Im Straßenraum stehen insgesamt vier Pyramiden-Eichen (Bhd 13-15 cm), die 2009 gepflanzt wurden und dem Kunstwerk „7000 Eichen“ zuzurechnen sind. Damit fallen diese Eichen als Kultur- und Gartendenkmal unter den Schutz des § 2 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes.

Neben den Pyramideneichen im Straßenraum entfalten insbesondere die beiden Großbäume im nördlichen Randbereich (Stieleiche, Feldahorn) eine besondere gestalterische Wirkung. Bei einer visuellen Untersuchung dieser Bäume mit Hilfe eines Fernglases vom Boden aus konnten keine besonderen Habitatstrukturen (Stammrisse, Höhlungen, Großvogelnester) entdeckt werden, wobei der belaubte Zustand zum Untersuchungszeitpunkt teilweise eine Einsicht erschwert bzw. unterbunden hat. Bei den Pyramidenpappeln und Pyramideneichen kann aufgrund des Baumalters bzw. der visuellen Inaugenscheinnahme die Ausbildung solcher Sonderhabitatstrukturen weitgehend ausgeschlossen werden. Auch wenn die Bäume generell das Lebensraumangebot für Tiere steigern, sind artenschutzrechtliche Konflikte gem. § 44 BNatschG bei einer Entnahme der Gehölze nicht zu erwarten.“ (Wette Gödecke, Göttingen, S. 2 Anlage 2)



Abbildung 11: Kartierung Baumbestand Karlshospital 9/2019 (Wette Gödecke Göttingen, Anlage 1)

Das weitere Umfeld ist durch die großen Freiräume Finkenherd und Bleichwiese geprägt, die wichtige, stadtnahe, die Fulda begleitende Grünräume ausbilden und den Übergang in die Fuldaauen und den Landschafts- und Erholungsraum entlang der Fulda mit integrierter Fuß- und Radwegeverbindung bilden.

Der Gegenpart zu den Grünräumen bildet der fast vollständig versiegelte Altmarkt in entgegengesetzter Richtung an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße, Weserstraße, An der Fuldabrücke und Steinweg.

3.6 Immissionen

Im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens wurde ein Lärmgutachten in Auftrag gegeben (Schalltechnisches Gutachten zum Vorhabenbezogenen B-Plan der Stadt Kassel Nr. I / 22 Weserstraße 2B, BMH Garbsen, 05.10.2021 - siehe Anlage 2). Dabei wurden die drei Parameter Schienenverkehrslärm, Straßenverkehrslärm und die Emissionen der Tiefgarage sowie der Außengastronomie (Gewerbelärm / Glückliches Bergschweinchen) betrachtet. Obschon das Gebiet im Flächennutzungsplan als MK dargestellt ist, wurden für das Gebiet bei der Bewertung der zulässigen Lärmimmissionen die höheren Orientierungswerte für Urbane-Gebiete (MU) § 6a BauNVO, mit den Werten tags 63 dB(A) und nachts 53 dB(A) angenommen. Die Werte wurden zu Grunde gelegt, da einerseits ein hohe verkehrlich bedingte Lärmvorbelastung vorliegt, andererseits im MU das Wohnen nach § 6a Abs. 2 Nr.1 BauNVO uneingeschränkt

zulässig ist und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei der Einhaltung der Grenzwerte rechtlich als gesichert zu bewerten sind. Im vorliegenden vorhabenbezogenen B-Plan wird zudem keine Art der baulichen Nutzung festgesetzt, sodass die Immissionswertwerte nach dem Kriterium gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse bestimmt werden können. Bei der Bewertung des Vorhabens sind die Lärmpegelbereiche II-VI maßgebend. Entlang der Weserstraße ist durchgängig der Lärmpegelbereich VI zu beachten, an den Kopfseiten des Gebäudes der Lärmpegelbereich V und nur auf der Rückseite zur Fulda ist der Lärmpegelbereich II-III maßgebend. Diese Lärmpegelbereiche sind für die weitere Planung zu berücksichtigen. Das Gutachten hat neben der Untersuchung des Verkehrslärms auch den Gewerbelärm separat untersucht. Hierbei erfolgte eine differenzierte Betrachtung der Emissionen. In der Abbildung 12 „Resultierende Außenlärmpegel und Lärmpegelbereiche“ sind die beiden Karten für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss dargestellt, die die höchsten Lärmpegelbereiche aufweisen. Nach oben (5. und 6. Obergeschoß) nehmen die Außenlärmpegel geringfügig ab.

Da in der gegebenen Situation aktive Schallschutzmaßnahmen nicht umsetzbar sind, muss passiver Schallschutz am Gebäude nach DIN 4109 erfolgen.

Bezogen auf den Gewerbelärm (Tiefgarage Ein- und Ausfahrt / Außengastronomie) kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die Emissionswerte sowohl tags sowie nachts deutlich unterschritten werden (Lärmgutachten, BMH 2021, S. 34).

Die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen werden im weiteren Verfahren nach den Vorgaben des Lärmgutachtens gebäudebezogen festgesetzt und müssen im Baugenehmigungsverfahren über ein gebäudebezogenes Lärmschutzkonzept nachgewiesen werden:

„Nach dem Formalismus der Norm DIN 4109 ergibt sich, im Hinblick auf Verkehrslärm (Gesamtbelastung Schiene & Straße), der so genannte maßgebliche Außenlärmpegel aus dem (Gesamt-) Beurteilungspegel für den Tag bzw. die Nacht, wobei zu den errechneten Werten 3 dB(A) zu addieren sind. Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB(A) (Verkehrslärm), so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel zum Schutz des Nachtschlafes aus einem 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A).

Da im vorliegenden Fall die zu erwartende Immissionsbelastung innerhalb des Plangebietes in der Nachtzeit weniger als 10 dB unter der Tag-Immissionsbelastung liegt, ist für Schlafräume und Kinderzimmer der maßgebliche Außenlärmpegel energetisch aus den einzelnen maßgeblichen Außenlärmpegeln (s.o.) zzgl. 13 dB zu bilden.

Abstimmungsgemäß wird der in der DIN 4109 (Januar 2018) beschriebene Abschlag von 5 dB für Schienenverkehrsgeräusche zur Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel im Sinne eines konservativen Ansatzes nicht berücksichtigt.

Wie aus den Lärmkarten der Anlage 4 hervorgeht, sind für das Bauvorhaben somit die

► Lärmpegelbereiche II bis VI

maßgebend.

Wenn im Rahmen eines schalltechnischen Einzelnachweises nach DIN 4109 abweichende maßgebliche Außenlärmpegel an den Fassaden der Baukörper ermittelt werden (z.B. auf Grund von Eigenabschirmung oder Abschirmung durch andere Baukörper), ist es zulässig, diese alternativ für die Bestimmung der Anforderungen an die Luftschalldämmung nach der DIN 4109 zugrunde zu legen.

Sofern im Bereich, der von einer Überschreitung des ORIENTIERUNGSWERTES festgestellten Teilfläche Wohngebäude errichtet werden, ist auf folgendes hinzuweisen:

Baulicher Schallschutz gegen Außenlärm ist nur dann voll wirksam, wenn Fenster und Türen geschlossen sind. In Aufenthaltsräumen, die nicht zum Schlafen genutzt werden, ist eine ausreichende Raumbelüftung grundsätzlich durch zeitweises Öffnen der Fenster möglich. In Zeiträumen erhöhten Ruhebedürfnisses können die Fenster geschlossen gehalten werden.

Geht man davon aus, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist (s.a. Beiblatt 1 zu DIN 18005, 1.1), sollte ab einer Außenlärmbelastung über 45 B(A) nachts für Schlafräume (z.B. Schlafzimmer, Kinderzimmer) eine vom manuellen Öffnen der Fenster unabhängige Lüftungslösung vorgesehen werden.

Soweit dies durch in die Außenfassade eingebrachte Lüftungsöffnungen bzw. Lüfter (z.B. Außenwandluftdurchlässe) erfolgt, sind diese bei der Bemessung des erforderlichen baulichen Schallschutzes entsprechend den Berechnungsvorschriften der DIN 4109 zu berücksichtigen. Zur Vermeidung akustischer Auffälligkeiten ist beim Einsatz von Lüftungsöffnungen bzw. Lüftern anzustreben, dass deren „bewertete Normschallpegeldifferenz“ ($D_{n,e,w}$) über dem Schalldämmmaß der Fenster liegt (möglichst 15 dB oder mehr). Das Eigengeräusch „aktiver“ (ventilatorgestützter) Lüfter darf den gemäß DIN 4109 höchstzulässigen Pegel nicht überschreiten.“ (Lärmgutachten, BMH 2021, S. 35 -37)

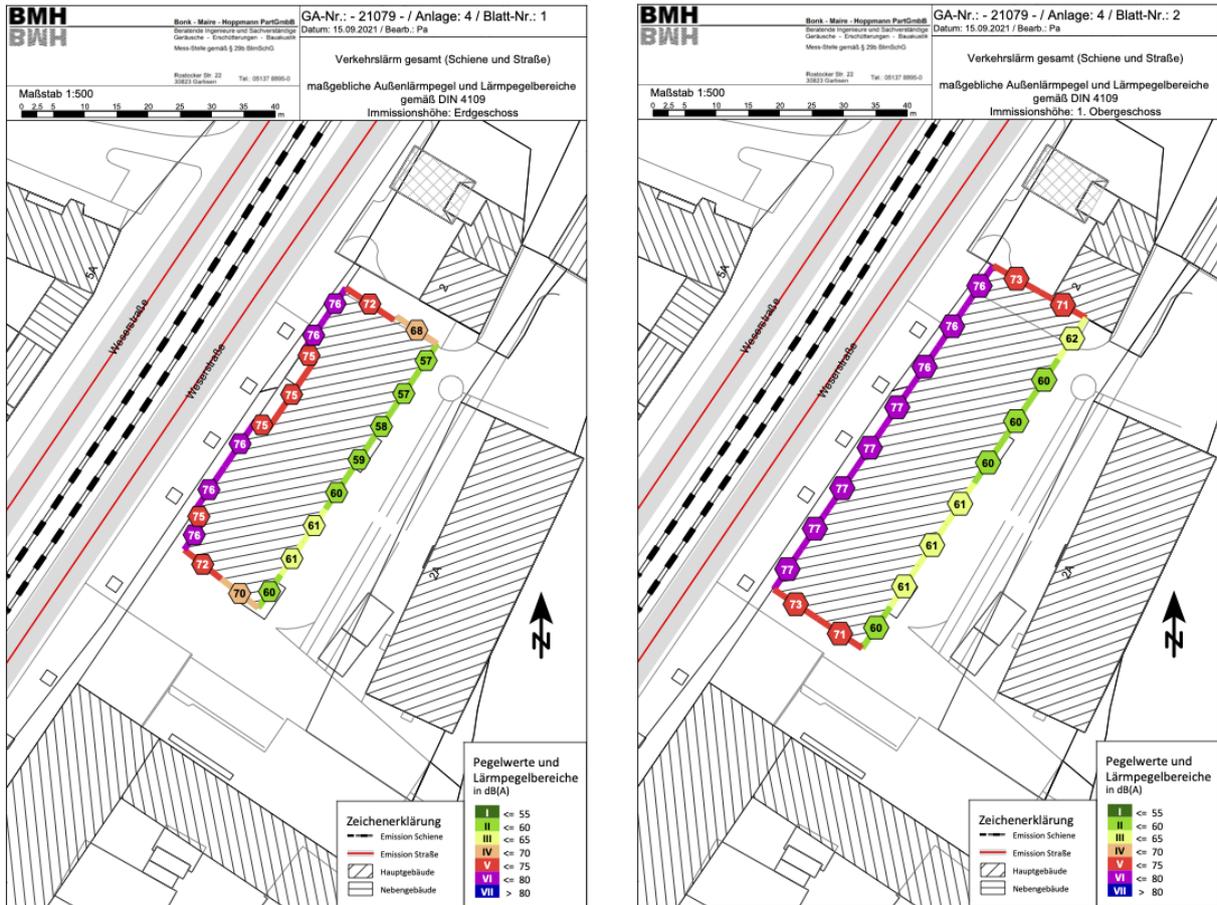


Abbildung 12: Resultierende Außenlärmpegel und Lärmpegelbereiche EG | 1. OG (Lärmgutachten, BMH 2021)

3.7 Denkmalschutz

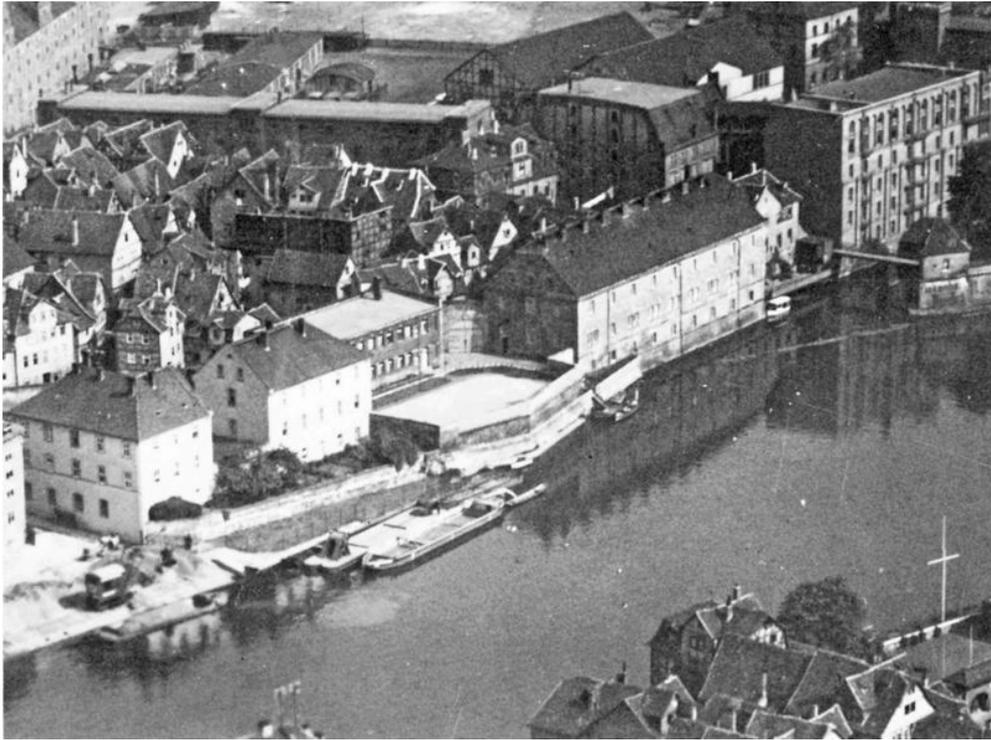
Das städtebauliche Umfeld des Geltungsbereiches war vor dem 2. Weltkrieg weitgehend sehr eng bebaut (Abbildung 6 folgende). Das Karlsruhospial wurde stadtseitig über eine schmale Gasse erschlossen. Mit dem Wiederaufbau der Nachkriegszeit wurde die bestehende Stadtstruktur vollständig überformt. Heute sind nur noch wenige Gebäude aus der Vorkriegszeit erhalten (siehe auch Kapitel 3.1 Stadträumliche Einbindung).

Im Geltungsbereich des B-Plans sind keine Kulturdenkmäler vorhanden. Bei den Ausgrabungen sind aufgrund der Lage des Gebietes Reste der historischen Bebauung zu vermuten. § 21 Hessisches Denkmalschutzgesetz ist zu beachten. Bodenfunde sind gemäß § 21 Hessisches Denkmalschutzgesetz zu behandeln. Die Fundmeldungen sind an das Landesamt für Denkmalpflege, Abteilung für Vor- und Frühgeschichte, Marburg, den Magistrat der Stadt Kassel oder an die Untere Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Kassel zu richten. Ein entsprechender Hinweis auf die Vorgaben des Boden-Denkmalschutzes wurde daher in den Planteil aufgenommen. Unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich befindet sich das Einzeldenkmal des Karlsruhospitals. Das Gebäude wurde 1720/21 von Landgraf Karl von Hessen-Kassel zunächst als „Besserungshaus“ gebaut, später als Zuchthaus, Miethaus und Asyl genutzt. Im

Nationalsozialismus war das Haus ein Gefängnis der SA. Im Krieg ausgebrannt, stand es bis zur oben bereits ausgeführten Restaurierung als Bauruine leer. Auf den Fotos der „Denkmaltopographie Kassel I“ von 1983, S. 107 ist zu erkennen, dass das Gebäude noch nicht mit einem Notdach gegen den weiteren Verfall gesichert wurde. 1984 spendete die Kasseler Sparkasse 200.000 DM für Aufräumarbeiten und ein Notdach, um weitere Schäden am Gebäude zu verhindern und eine Nutzung als Stadtmuseum vorzubereiten (Chr. Presche, Das Karlshospital in Kassel, 3. Verbesserte Auflage 2011 in www.presche-chr.de/christian/karlshospital_Geschichte_II.pdf, Zugriff 10.10.2019, 18:20).

2006 wurde das Gebäude nach einem Wettbewerbsverfahren mit der Auflage der denkmalpflegerischen Sanierung für 1 Euro „verkauft“. Für die Sanierung wurde vom Land Hessen ein Zuschuss von 3 Mio. € gewährt.

Der Sanierung ging eine heftige Diskussion um die Frage des Umgangs mit dem Denkmal voraus. Die wesentliche Frage war dabei: Rekonstruktion des historischen Gebäudes aus dem 18. Jhdt. oder den Bestand mit allen Umbauten, auch den Gefängnissen des Nationalsozialismus, zu erhalten und den Rest des Gebäudes mit neuer Architektur zu ergänzen. Im Ergebnis wurde von der Stadt und der Unteren Denkmalschutzbehörde die Linie verfolgt, alle historischen Schichten zu erhalten und keine Rekonstruktion des ursprünglichen Gebäudes umzusetzen, sondern bewusst das Spannungsfeld zwischen Erhalt des um- und überbauten Bestandes und dem Neubau aufzuzeigen. (Zur Geschichte des Gebäudes, Fotos zum Zustand vor der Sanierung und den Vergleich zwischen Rekonstruktion und Neubauplanung siehe Chr. Presche (www.presche-chr.de/christian/karlshospital.htm), Stand 5/2010). Die nördlich angrenzende denkmalgeschützte Vogt'schen Mühle war vor dem Krieg sechsgeschossig mit einem zusätzlichen Untergeschoss an der Fulda und überragte das Karlshospital deutlich. (Abbildung 13)



Luftaufnahme um 1930:

Links an der Fulda die Reste des früheren Packhofs, daneben das Hauptgebäude des Zuchthaus mit zugehörigem Hof an der Fulda, rechts die beiden großen Gebäude der Vogtschen Mühle, am rechten Bildrand die Südspitze des Großen Finkenherds. Links oben das Zeughaus, daneben Gebäude der Artilleriekaserne.
(BRIER / DETTMAR, S. 59)

Abbildung 13: aus „Chr. Presche, Das Karlsruhospial in Kassel 3. Verbesserte Auflage 2011“, S. 29 in www.presche-chr.de/christian/karlsruhospial_Geschichte_II.pdf, Zugriff 10.10.2019, 18:20

Im Straßenraum stehen insgesamt vier Pyramiden-Eichen (Bhd 13-15 cm), die 2009 gepflanzt wurden und dem Kunstwerk „7000 Eichen“ zuzurechnen sind. Damit fallen diese Eichen als Kultur- und Gartendenkmal unter den Schutz des § 2 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes.

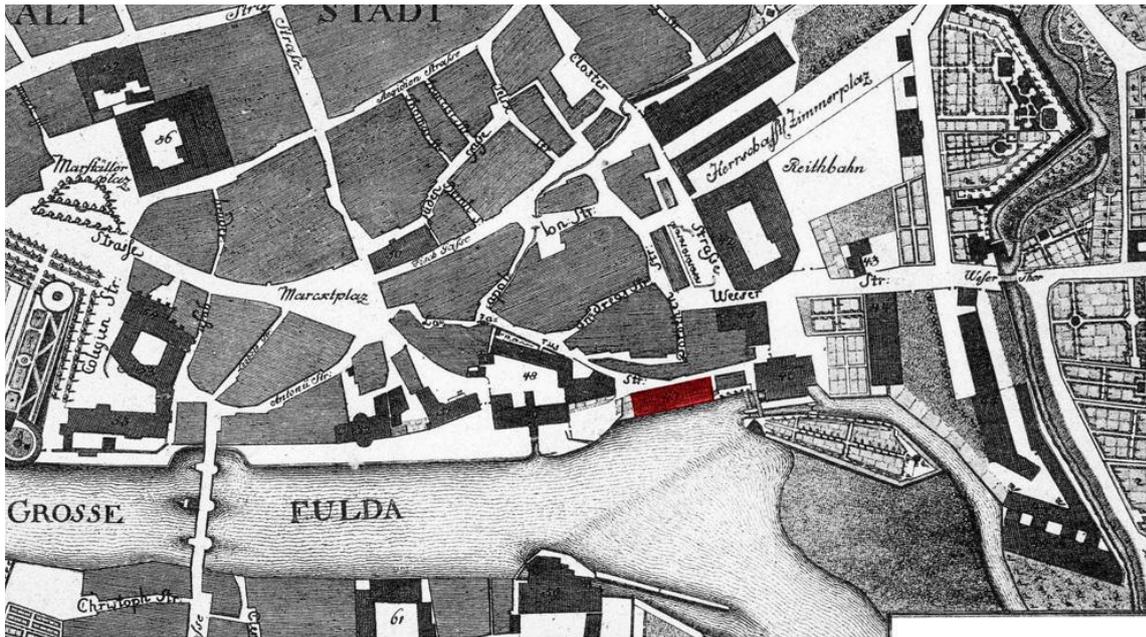
Im Bereich der geplanten Einfahrt zur Tiefgarage an der Weserstraße steht im Fußwegebereich eine denkmalgeschützte Pyramideneiche (Bhd 15 cm), Kulturdenkmal 7000 Eichen. Die Zufahrt kann nur dann wie geplant realisiert werden, wenn diese Eiche entnommen wird. Da diese Eiche eine gute Vitalität und erst einen Brusthöhendurchmesser von ca. 15 cm (Pflanzjahr 2009) aufweist, ist ein Umpflanzen dieses Baumes an einen Standort weiter nördlich im Gehwegbereich möglich, sofern die Ver-/Entsorgungsleitungen im Gehwegbereich ein Umpflanzen erlauben. Diese Maßnahme muss im Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB abgesichert werden. Die Umpflanzung ist einer Neupflanzung vorzuziehen und ist nach ZTV Großbaumverpflanzung durchzuführen. Eine denkmalrechtliche Genehmigung ist zuvor einzuholen (Wette Gödecke Göttingen „Prüfung der Zulässigkeit eines B-Planverfahrens der Innenentwicklung; Anmerkungen zum Gehölzbestand.“ Anlage 2)

4. Planungsziele und Planungskonzept

4.1 Baulich-räumliches Konzept

Mit dem Vorhaben soll entlang der Weserstraße und im Freiraum zwischen Karlsruhospital und der Unterkunft für Auszubildende eine belebte Erdgeschosszone durch den öffentlich genutzten Bereich der gemeinschaftlichen Nutzungen der Unterkunft für Auszubildende entstehen. Der Entwurf des Vorhabens bezieht die Fläche zwischen Karlsruhospital und der Neubebauung als eine gemeinschaftliche, öffentlich zugängliche Freifläche mit ein. Die Einbeziehung dieser Freifläche in die Planung verbessert, im Kontext mit der geplanten Neugestaltung des öffentlichen Raums, auch das Ambiente des Vorfeldes der gastronomischen Nutzung im Erdgeschoss des Karlsruhospitals und wird sich als „zweite Reihe“ mit einem für die Öffentlichkeit nutzbaren Platzraum in die Freiräume entlang der Fulda einfügen. Diese Fläche dient zugleich der fußläufigen Erschließung und auch dem Radverkehr als Spange zum Umfahren und Umgehen des direkt an die Fulda angrenzenden Karlsruhospitals und realisiert an dieser Stelle einen kleinen Platzraum mit den Wegebeziehungen zu den Freiräumen Finkenherd/Bleichwiese und dem Übergang zur sog. Hafnbrücke. Die Durchlässigkeit des geplanten Gebäudes durch großzügige Öffnungen für Fuß- und Radverkehre sowohl an der nordöstlichen als auch an der südwestlichen Gebäudekante bindet diese Wegeverbindung auch direkt an die Knotenpunkte Altmarkt und Katzen sprung an. Die Öffnungen entstehen, wie auf dem Vorhaben- und Erschließungsplan erkennbar, durch einen Rücksprung des Erdgeschosses an den beiden Stirnseiten des Gebäudes. Die Sichtbarkeit des Karlsruhospitals von der Weserstraße wird durch den baulichen Abstand zwischen dem Neubau und dem Finanzamt sowie der Öffnung des Erdgeschosses in einer Breite von ca. 11 Metern auf dem Vorhabengrundstück über eine Höhe von ca. 4 Metern erreicht und stellt gegenüber dem Ist-Zustand des privaten Parkplatzes mit eingestellten Fertiggaragen eine deutliche Qualitätssteigerung und räumliche Inwertsetzung des Vorplatzes des Karlsruhospitals dar. Unter Einbeziehung des freien Raums bis zur angrenzend ausgebildeten Raumkante des Finanzamts entsteht in der Fuge zwischen dem Vorhaben und dem Finanzamt im Erdgeschossbereich ein Blickfeld von ca. 29 m Breite. Der Abstand zwischen dem, ab dem 1. OG aufgehenden, Gebäude zum Finanzamtsgebäude beträgt 18 m. Am östlichen Rand des Gebäudes entsteht eine zusätzliche Durchfahrt mit einer Breite von ca. 3,50 Metern an der Weserstraße, die sich zum Karlsruhospital auf ca. 4,10 Meter erweitert.

Mit der Realisierung des Vorhabens wird das Karlsruhospital teilweise wieder in einen engen steinernen Stadtraum eingebunden. Einen Platzraum vor dem Karlsruhospital im eigentlichen Sinne hat es historisch nicht gegeben. Die südliche Öffnung des Erdgeschosses befindet sich fast an der gleichen Stelle, an der im historischen Grundriss die Zugangsgasse auf das Karlsruhospital (ehemals Straße am Karlsruhospital) positioniert war (vgl. Abbildung 14 und 15).



Lageplan 1781, das Zuchthaus ist rot markiert;
Stadtplan von F. W. Selig, Stich von G. W. Weise (Ausschnitt)
(HOLTMEYER, Tafel 15)

Abbildung 14: Lageplan Karlshospital 1781 nach (www.presche-chr.de/christian/karlshospital_Geschichte_II.pdf, Zugriff 10.10.2019, 18:20)



Blick auf das Gebäude um 1930; man sieht
deutlich, wie die dichte Bebauung die Blick-
möglichkeiten einschränkte.
(Stadtarchiv Kassel)

Abbildung 15: Blick auf den Eingang Karlshospital von Süden aus (www.presche-chr.de/christian/karlshospital_Geschichte_II.pdf, Zugriff 10.10.2019, 18:20)

Insgesamt sollen in dem neu geplanten sechsgeschossigen Gebäude plus Staffelgeschoss eine Unterkunft für Auszubildende mit 163 Zimmern entstehen. Hieraus resultiert eine Bruttogeschossfläche von ca. 6.800 qm.

4.2 Nutzungskonzept

Die auf dem Grundstück Weserstraße 2B vorhandene Parkplatzfläche soll überbaut und sich somit in ein städtebauliches Gesamtkonzept einer möglichen Innenentwicklung entlang der Weserstraße zwischen der Haltestelle Altmarkt und Katzensprung integrieren. Wegen der Nähe zur Universität Kassel und anderen Ausbildungsstätten (z.B. Klinikum Kassel), sowie einer nach wie vor hohen Nachfrage nach Einzelzimmern für Menschen in der Ausbildungsphase wurde eine Unterkunft für Auszubildende als Nutzungskonzept für den Standort entwickelt. „Nach den aufgezeigten Prognosen und Rechnungswegen (Wohnbedarfsprognose für Hessen aus dem Jahr 2009, der allgemeinen Wohnversorgungs-Zielquote pro Haushalt, dem allgemeinen Bedarf an Neubauten in Großstädten und der bundesweiten durchschnittlichen Wohnungsgröße) ist rein rechnerisch betrachtet die künftig benötigte Anzahl in Kassel bereits an-nähernd vorhanden bzw. übertrifft das Angebot bereits überholte Prognosen. Allerdings entspricht das vorhandene Wohnungsangebot nicht den künftig nachgefragten Wohnungsgrößen. Wird von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von ein bis zwei Zimmern von Einpersonenhaushalten ausgegangen, wird ein deutliches theoretisches Wohnraumdefizit bestehen. So sind für die 50.000 prognostizierten Einpersonenhaushalte im Jahr 2030** aktuell lediglich 5.039 Ein- und 14.856 Zweizimmerappartements vorhanden (s. Abb. 004 und 005).“ (Stadtentwicklungsplan Wohnen 2017, Altrock, Schäfer S. 21)

Die Nutzung richtet sich wegen der räumlichen Nähe in starkem Maße an Studierende der Universität Kassel, auch wenn diese Klientel nach den Zuwächsen der letzten Jahre absehbar in ihrer Nachfrage eher stagnieren wird, besteht aktuell und auf absehbare Zeit noch ein großer Mangel an Wohnungen für Studierende besteht (HNA 09.2022 XXXXX). Da Kassel aber auch als Oberzentrum für andere junge Erwachsene ein regional wichtiger Standort für die berufliche Ausbildung ist, die in ähnlicher Weise wie Studierende für eine zeitlich befristete Lebensphase eine Unterkunft benötigen, wurde gezielt das mögliche Nutzerklientel über das traditionelle „Studentenwohnheim“ hinaus erweitert.

Bestand und städtebaulicher Zusammenhang

Die derzeitige Nutzung des B-Plangebiets als Parkplatzfläche mit teilweise untergeordneten eingeschossigen Garagenbauten stellt für den stadträumlich zentralen Standort keine zukunftsweisende nachhaltige städtebauliche Nutzung dar, die dem Stadtbild zuträglich ist. Insofern ist eine städtebauliche Nachnutzung der kriegsbedingten Baulücke geboten. Das Vorhabengebiet kann und soll an dieser Stelle eine städtebauliche Verdichtung erfahren.

Im Vorfeld der vorliegenden Planung erfolgte bereits eine Auseinandersetzung aus der Stadtverwaltung heraus, eine städtebauliche Neuordnung des östlichen Straßenraums entlang der Weserstraße anzustoßen. Hiernach soll perspektivisch aus Sicht der Stadt Kassel entlang der

Weserstraße eine straßenbegleitende, weitgehend geschlossene Straßenrandbebauung entwickelt werden.

Der angelegte Straßenquerschnitt der Weserstraße der Wiederaufbauplanung der Nachkriegszeit ist auf eine straßenrandbegleitende Bebauung mit einer Gebäudehöhe über fünf Geschosse ausgelegt. Die Nachbarbebauung des Finanzamtes hat eine vom Straßenraum wahrnehmbare Gebäude-Oberkante von 22,46 m plus Technikaufbauten. Diese Höhe ist aufgrund der Kubatur für den unmittelbaren städtebaulichen Kontext raumprägend und für die zukünftige Entwicklung bindend, sie soll nicht überschritten werden.

Im Zuge der angedachten städtebaulichen Innenentwicklung soll eine visuelle Erkennbarkeit der Lage an der Fulda und die Sichtbeziehung zum Einzeldenkmal Karlshospital beibehalten werden. Hierzu wurde in Abstimmung mit dem Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, der Abteilung für Denkmalschutz und der Abteilung Stadtplanung ein Abstand von 18 Metern zwischen den Gebäuden Finanzamt und der zukünftigen Unterkunft für Auszubildende abgestimmt.

Auch die stadträumliche Einbindung der Fläche in das Fuß- und Radwegenetz sowie die Verknüpfung mit dem Grünsystem der Stadt Kassel entlang der Fulda soll beibehalten werden. Insofern sind für das Grundstück zwei Unterquerungen des Gebäudes sicher zu stellen, die zugleich als Zufahrten für die Feuerwehr dienen.

An der nord-östlichen Grundstücksgrenze soll eine Grenzbebauung (geschlossene Bauweise) realisiert werden. Im weiteren Verlauf sollte die geschlossene Bauweise unterbrochen werden, um Austausch, Wartung und Pflege der Turbinen und technischen Einrichtungen des Wasserkraftwerks in der Vogth'schen Mühle durch die Möglichkeit direkt vor dem Gebäude einen Kran aufstellen zu können abzusichern.

Neubau Unterkunft für Auszubildende

Die Nutzung Unterkunft für Auszubildende beschreibt die aktuell mit diesem Vorhaben angestrebte Nutzung und knüpft an die schon untersuchte Nutzung eines Boardinghouse an, schränkt aber den Adressatenkreis ein und knüpft die Mietoption an ein bestehendes und durch die Mieter*innen nachzuweisendes Ausbildungsverhältnis (Studiennachweis/ Ausbildungsvertrag, befristetes Arbeitsverhältnis). Es entstehen Mikroappartements mit ergänzenden gemeinschaftlich nutzbaren Räumen und auf die Bewohner*innen bezogene Dienstleistungen. Damit reagiert das Vorhaben auf eine deutlich gestiegene Nachfrage nach temporären und teilt temporären Unterkünften für Studierende, Schüler*innen in der beruflichen Bildung und Auszubildende aus dem Umfeld von Kassel.

Temporäre Wohnverhältnisse in Zuge der Ausbildung sind vor allem auch in Städten mit Universitäten, Forschungseinrichtungen oder großen Klinikbetrieben ein deutlich steigender Markt. Der normale Wohnungsmarkt in Kassel bietet aktuell in seinem Angebot nur sehr begrenzte Möglichkeiten für diese Nachfrage.

Bezogen auf die Versorgung von Studierenden mit Wohnraum in Kassel sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass Kassel bezogen auf die Anzahl der Studierenden eine Abdeckungsquote studentischer Wohnplätze von ca. 6% - 7% aufweist. Kassel liegt damit auf dem viertletzten Platz bei 61 untersuchten Universitätsstädten in Deutschland. Im Vergleich bietet die nächstgelegene Universitätsstadt Göttingen eine Quote von ca. 15% an. Andere Städte, vor allem in den neuen Bundesländern, mit denen Kassel als universitärer Standort auf Dauer konkurriert, weisen Quoten von 20% und mehr auf. (Quelle: Marktstudie Studentisches Wohnen 2019, bulwiengesa AG Berlin, im Auftrag der Union Invest, Berlin 2019).

Für die Stadt Kassel sieht die Untersuchung „Scoring des Angebots und Nachfragesituation im Segment studentisches Wohnen – 69 Städte im Focus“ eine deutliche Diskrepanz zwischen Angebot und Nachfrage. Das Defizit zwischen Nachfrage und Angebot liegt bei über 50%, d.h. weniger als die Hälfte der Nachfrage kann in dem spezifischen Angebot für Studierende abgedeckt werden (siehe bulwiengesa, „Scoring des Angebots und Nachfragesituation im Segment studentisches Wohnen – 69 Städte im Focus“, September 2017, S. 5). Wie im Kapitel 4.2 dargestellt verweist auch der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2017, Altrock, Schäfer auf Angebotsdefizite im Bereich kleiner Wohnungen in Kassel. Das Wohnraumversorgungskonzept der Stadt Kassel definiert die Stadt unter anderem als Ausbildungs- und Hochschulstandort. Im Kapitel 6.1.3 „Wohnen für junge Menschen“ wird zusammengefasst, dass sowohl die Zahl der Studierenden als auch die Zahl der Auszubildenden in den vergangenen Jahren deutlich gewachsen ist. Im Jahr 2020 lebten rund 25.000 Auszubildende und Studierende in Kassel, welche vor allem an preisgünstigen und kleineren Wohnungen interessiert sind (siehe empirica ag „Wohnraumversorgungskonzept für die Stadt Kassel 2022“, April 2022, S. 20)

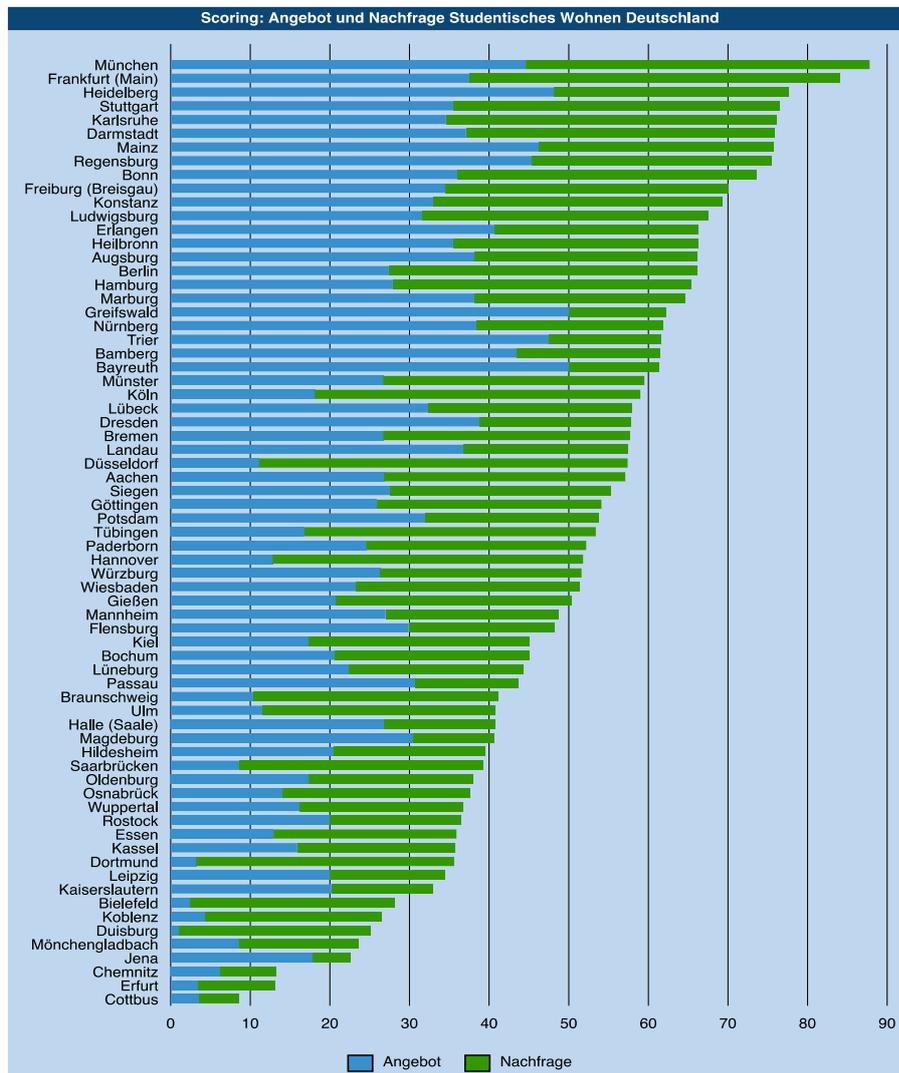


Abbildung 16: bulwiengesa, „Scoring des Angebots und Nachfragesituation im Segment studentisches Wohnen – 69 Städte im Focus“, September 2017, S. 5

Zusammenfassend bedeutet dies, das Vorhaben wird das Wohnraumangebot um moderne, zeitgemäße und atypische Wohnformen in Kassel erweitern. In seiner weitgehend zentralen Lage am Rand der Innenstadt, in unmittelbarer Nähe zur Universität, zu den städtischen Kliniken und der Innenstadt sowie eingebunden in das Fuß- und Radwegenetz, bildet die stadträumliche Lage des Plangebiets trotz der hohen Verkehrsbelastung und damit einhergehenden Lärmbelastungen, die über entsprechenden gebäudebezogenen Lärmschutz ausgeglichen werden, einen hervorragenden Standort für das beabsichtigte Vorhaben. Mit dem Vorhaben kann ein wesentlicher stadtentwicklungspolitischer Baustein zur Aktivierung der kriegsbedingten Restfläche geschaffen werden, die eine weitere bauliche und städtebauliche Aufwertung der aktuell untergenutzten Flächen entlang der Weserstraße auf Dauer initiieren kann.

4.3 Ruhender Verkehr / Mobilitätskonzept

Stadträumliche Anforderungen, die von der angestrebten Klientel des Vorhabens (Studierende und Auszubildende) häufig genannt werden, sind zentrale urbane Lage, gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, Angebote an neuen Mobilitätsformen wie Car- und Fahrradsharing und eine gute Anbindung an das Rad- und Fußwegenetz. In der Regel benutzt diese Klientel ein Auto - wenn überhaupt vorhanden - vor Ort nur situativ, da ein Auto im Lebens- und Arbeitsmodell dieser Klientel wenig oder keine Bedeutung hat und bei Bedarf lieber auf Miet- oder Sharingangebote zurückgegriffen wird. Auf diese Anforderung wird in dem geplanten Vorhaben in hohem Maße reagiert. In der Konsequenz soll für die mit der Nutzung angesprochene Klientel ein angemessenes Angebot mit Sharingangeboten für Rad und PKW und der Anlage von Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Mit dem Vorhaben sollen die Anforderungen an eine geänderte Mobilitätskultur konsequent auch in der Architektur und dem Raumprogramm umgesetzt werden.

Die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Umsetzung des geplanten Mobilitätskonzeptes, das weitgehend auf die Nutzung von privaten PKW verzichtet, sind für das Vorhaben ausgesprochen günstig. Als Beispiel sollen mit der Universität Kassel und dem Klinikum Kassel zwei Zielorte für die angesprochene Klientel benannt werden, die absehbar das wesentliche Nachfragepotential bilden. Das Vorhaben liegt in unmittelbarer Nähe zur Universität Kassel. Die Bibliothek als zentral gelegener möglicher Zielort ist in einer Entfernung von ca. 750 Metern und somit in ca. 3 Minuten mit dem Rad und in ca. 10 Minuten zu Fuß zu erreichen. Das Klinikum (Haupteingang) in einer Entfernung von ca. 1,5 Kilometern ist mit dem Rad in ca. 10 Minuten zu erreichen, zu Fuß in ca. 20 Minuten. Durch den aktuell umgesetzten fahrradfreundlicheren Ausbau der Kreuzung Katzensprung wurde die Attraktivität dieser Wege für Fahrradfahrer*innen weiter erhöht. Die Lage am Radweg über die Altmarktbrücke bindet den Standort zudem an die Radwege in die Unterneustadt und nach Bettenhausen an. Über den Finkenherd ist der Standort zudem an die Naherholungsgebiete entlang der Fuldaaue angebunden. Darüber hinaus soll die in Kapitel 4.2 benannte mögliche städtebauliche Entwicklungsperspektive längs der Weserstraße den Lückenschluss des Geh- und Radwegs in Richtung Weserspitze in diesem Abschnitt mitberücksichtigen.

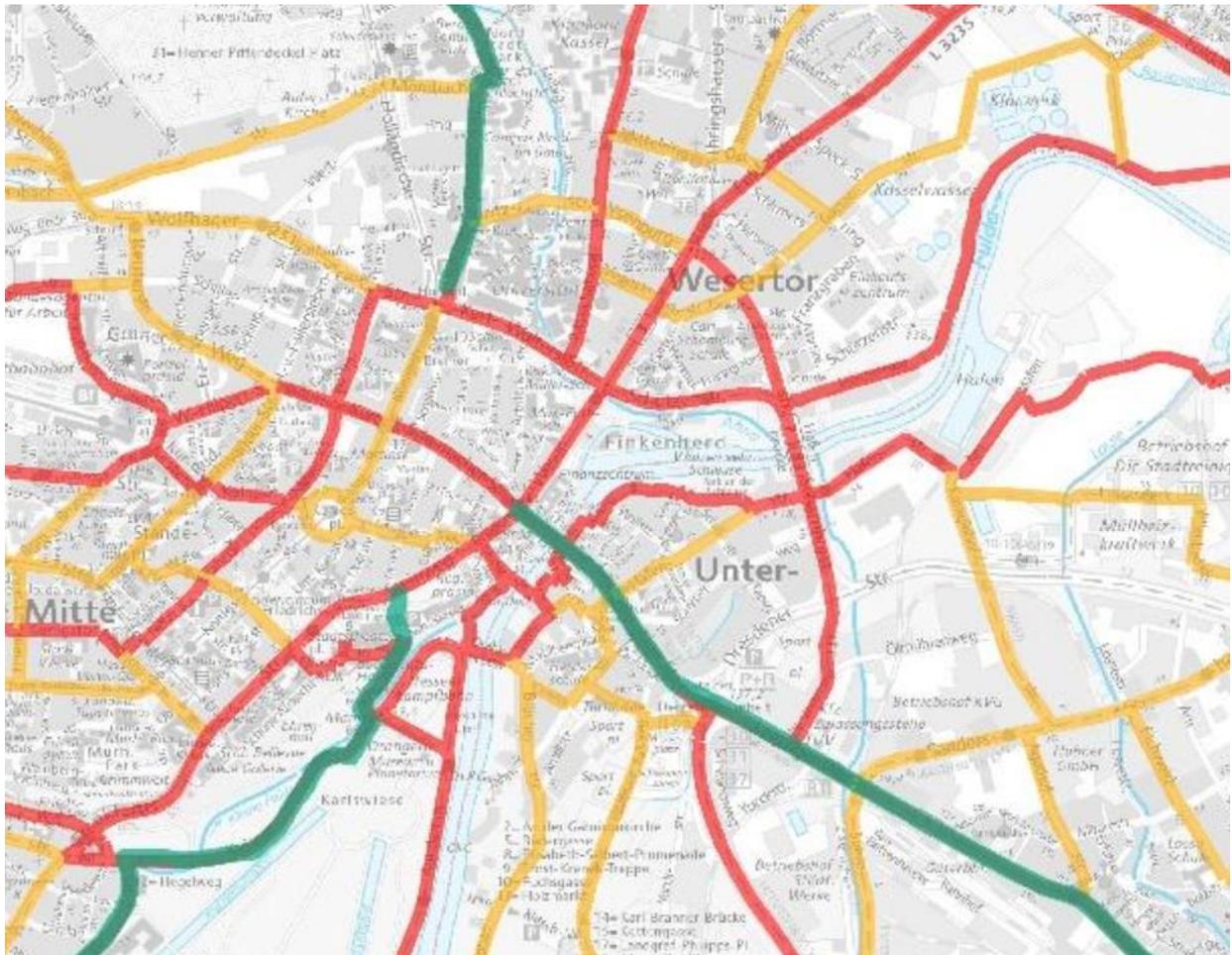


Abbildung 17: Radverkehrs-konzept Stadt Kassel 2030 | Version 2.5, 25.Juni 2019, S. 13
Ausschnitt Grün Raddirektverbindungen, Rot Haupttrouten Gelb Nebenrouten

Die Anbindung an den ÖPNV ist, wie in Kapitel 3.3 dargestellt, insbesondere am Altmarkt als ausgezeichnet zu bewerten. Die Verbindung Altmarkt - Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe ist mit der Tram-Line Nr. 7 ohne Umsteigen in 18 Minuten zu erreichen, bei einer Taktung von 15 Minuten in der Zeit von 6:30 bis 19:30 Uhr. Die Linie 3 ergänzt dieses Angebot mit einer Taktung von 30 Minuten und ebenfalls einer Reisezeit von 18 Minuten.

Das Vorhaben ist also sehr gut sowohl an den ÖPNV als auch an das Rad- und Fußwegenetz angebunden. Für die Benutzung eines eigenen PKW ergibt sich im Alltag keine Notwendigkeit, zumal Studierende immer weniger einen PKW besitzen (siehe folgende Studie des ifmo). Für Sonderfälle steht ein Car-Sharing Angebot zur Verfügung oder aktuell das Angebot einer Autovermietung auf dem angrenzenden Grundstück.

Laut einer Studie des ifmo (Institut für Mobilitätsforschung) aus dem Jahr 2011, über die Mobilität junger Menschen im Alter von 20 bis 29 Jahren, hat sich die Anzahl der Personen in dieser Altersklasse mit Führerscheinbesitz nicht wesentlich geändert. Der Besitz von PKW bei den 20 bis 29jährigen nimmt aber ab.

So hat sich in Deutschland die PKW-Verfügbarkeit (nicht eigenes Auto auch Mitbenutzung bei den Eltern etc.) von 83 % im Jahr 1997 auf 72% im Jahr 2007 reduziert. Der Anteil der PKW-Nutzung dieser Altersklientel ist im Modal-Split von 1997 bis 2007 von 67% auf 52% zurückgegangen; die Rad-Nutzung ist von 24% auf 29% gestiegen und die ÖV-Nutzung hat sich von 9% auf ca. 18 % fast verdoppelt.

In diesen Zahlen ist der aktuelle Boom in der Benutzung des Fahrrades während der Corona-Pandemie noch nicht berücksichtigt. Die tägliche PKW-Nutzung ist von ca. 65% auf 42% zurückgegangen. Vor dem Hintergrund der stetig steigenden Energiepreise ist zugleich davon auszugehen, dass sich dieser Trend auch längerfristig fortzuschreiben wird. Zu konstatieren ist zudem, dass der Besitz bzw. Nicht-Besitz von PKW und das Haushaltseinkommen stark korreliert. In der Einkommensgruppe mit einem monatlich verfügbaren Einkommen bis 1.000 € haben – das spiegelt die mit dem Vorhaben anvisierte Klientel wider - nur noch etwa 25 % der jungen Menschen ein Auto (vgl. Abbildung 18: „Anteil Pkw-Besitzer unter jungen Einpersonenhaushalten (bis 34) nach Einkommen und Geschlecht“).

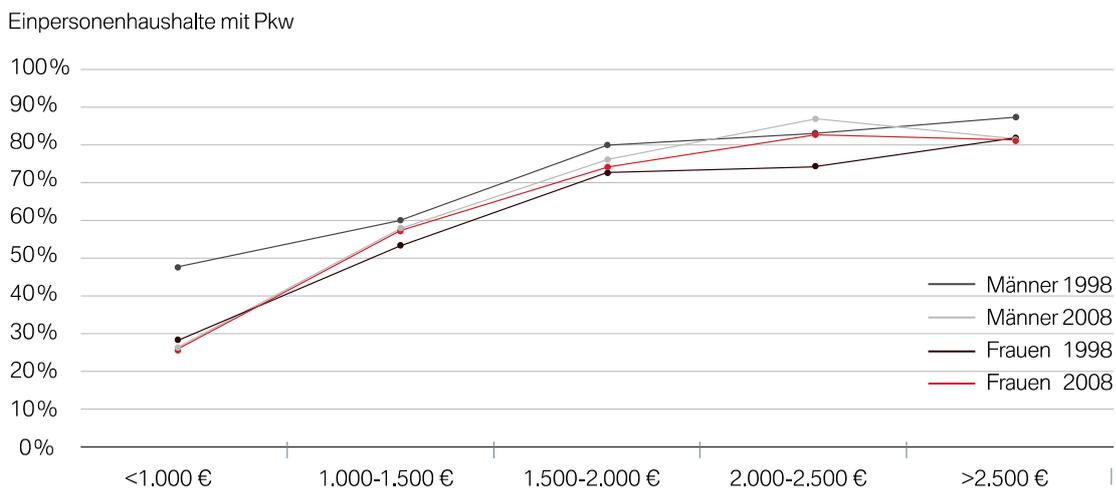


Abbildung 11: Anteil Pkw-Besitzer unter jungen Einpersonenhaushalten (bis 34) nach Einkommen und Geschlecht (Datenquellen: 32, 33)

Abbildung 18: Anteil Pkw-Besitzer unter jungen Einpersonenhaushalten (bis 34) nach Einkommen und Geschlecht.

Diese allgemeinen Trends korrelieren auch mit Untersuchungen für Studierende des Deutschen Studierendenwerks aus den Jahren 2011 und 2016:

„Gerade in der Lebensphase zwischen Auszug von zu Hause und Familiengründung lebten 2008 somit mehr junge Menschen in Haushalten ohne Pkw als 1998. Studierende etwa fallen typischerweise in diese Gruppe. Für sie bestätigt auch eine Studie des Deutschen Studentenwerkes den Trend hin zu weniger Autos: Während 1991 noch über die Hälfte (54 %) der Studierenden Ausgaben für ein Auto hatten, waren es 2009 noch ein Drittel (34 %) (34).“ (vgl. ifmo 2011, S. 19)

In der 21. Sozialerhebung des deutschen Studentenwerks „Die wirtschaftliche und soziale Lage der Studierenden in Deutschland 2016“ bestätigt sich der zuvor aufgezeigte Trend des weiteren Rückgangs des Besitzes und der Benutzung eines eigenen PKW durch Studierende um weitere 5%. „In 2016 hatten nur noch 26% der Studierenden Ausgaben für ein Auto (23% weiblich 29% männlich)“ (vgl. ifmo 2011, S.97). Was zugleich bedeutet, dass sie in der Regel kein Auto besitzen. Dieser Anteil unterscheidet sich nicht nach Abschlüssen Bachelor oder Master.

Das spiegelt sich auch in der Studie beim erhobenen Modal-Split wider: „Weg zwischen Wohnung und Hochschule. Um zur Hochschule zu gelangen, nutzen zwei Fünftel der Studierenden im Sommersemester 2016 überwiegend öffentliche Verkehrsmittel (41 %), ein knappes Drittel das Fahrrad (31 %). Jede(r) achte Studierende geht zu Fuß (13 %) oder fährt mit dem Auto (allein fahrend, 12 %).“ (vgl. ifmo 2011, S. 66)

Das bedeutet, nur noch etwas über 10% der Studierenden nutzen ein Auto für den Weg zur Hochschule.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Werte lässt sich im Rückschluss ableiten, dass der durch das Vorhaben zur Realisierung einer Unterkunft für Auszubildende erzeugte reale Bedarf aufgrund der zu prognostizierenden PKW-Nutzung der Bewohner*Innenklientel in der Größenordnung von kleiner 30 Stellplätzen liegt. Damit ergibt sich ein realer Bedarfschlüssel von einem Stellplatz pro acht Zimmern. Angesichts der besonderen Lagegunst des Standortes des Vorhabens dürfte der Anteil der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen jedoch wesentlich höher ausfallen, zudem das Stellplatzangebot für PKW in Hochschulnähe sehr begrenzt ist und bewirtschaftet wird.

Der in der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel aus den Jahr 2014 aufgeführte Schlüssel von einem PKW-Stellplatz pro zwei Betten spiegelt den heutigen realen Bedarf an Stellplätzen nicht adäquat wider und widerspricht für das konkrete Vorhaben allen von der Stadt Kassel formulierten Mobilitätszielen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden:

Im Rahmen des vorliegenden vorhabenbezogenen B-Plans sollte ein an den realen Bedarfen des Vorhabens orientierter Stellplatzschlüssel, abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel, festgesetzt werden. Das Vorhaben, die Nutzergruppe, ihr Mobilitätsprofil und ihre Nachfrage nach Stellplätzen und dem zu erwartenden Modal-Split sind klar zu bestimmen. Eine zukünftige Nutzungsänderung bedürfte einer Änderung des rechtskräftigen vorhabenbezogenen B-Plans. In diesem Rahmen sind die Bedarfe an PKW-Stellplätzen neu zu bestimmen.

Die Stadt Kassel kann an diesem Standort ihren Ansatz einer Mobilitäts- und Verkehrswende weg vom PKW hin zu ÖV, Radverkehr und Fußverkehr als Modellvorhaben praktisch umsetzen und ein deutliches Zeichen für die zügig einzuleitende Verkehrswende setzen. Hierzu ist der konkrete Standort mit seiner hervorragenden Erreichbarkeit der Universität zu Fuß oder mit

dem Rad und der Lage am ÖPNV für alle anderen Wegebeziehungen in besonderer Weise geeignet, da die Benutzung und der Besitz eines privaten PKW für die Nutzerinnen und Nutzer absolut entbehrlich sind. In den zuvor dargestellten Statistiken sind darüber hinaus auch die Studienorteinpendler miterfasst worden; damit sind die realen Zahlen der am Studienort wohnenden PKW-besitzenden Studierenden noch geringer anzusetzen.

Ergänzend zu den Überlegungen zum realen Bedarf an PKW-Stellplätzen soll in dem Vorhaben in enger Abstimmung und Kooperation mit den Städtischen Werken ein zukunftsträchtiges Energie- und Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Neben den Thematiken Fernwärmeversorgung, Internet, Telefonie und TV, soll das Konzept auch die Möglichkeiten des Standorts bezogen auf abgestimmte Mobilitätskonzepte mit e-Bikesharing, e-Carsharing für Bewohner*innen, Gäste und die Öffentlichkeit untersuchen. Bezogen auf Bike- und e-Bike-Sharing sollen Angebote in der Erdgeschosebene entlang der Weserstraße bereitgestellt werden. Beim Carsharing sollen in der Tiefgarage drei öffentlich zugängliche Carsharingstellplätze angeboten werden, die in Summe 15 Stellplätze substituieren können, ggf. sollen an der Weserstraße im öffentlichen Straßenraum zwei weitere Bikesharing Stellplätze angeboten werden.

Parken

Das Vorhaben soll mit einer Tiefgarage unterbaut werden, in der 100 Stellplätze als Doppelparker sowie zusätzlich fünf Behindertenstellplätze und drei Carsharing-Plätze in Summe für die beiden Nutzungen Unterkunft für Auszubildende und Karlsruhospital realisiert werden können. Davon sind 60 Stellplätze, plus vier Behindertenstellplätze für die Unterkunft für Auszubildende und 40 Stellplätze, plus ein Behindertenstellplatz für die Nutzung Karlsruhospital vorgesehen. Die Parkplätze für das Karlsruhospital sind frei zufahrbar. Die Parkplätze der Unterkunft für Auszubildende sind, mit Ausnahme von drei Behindertenstellplätzen im Bereich der Aufzugsanlage, beschränkt. Mit der Beschränkung wird der Zugang für die Bewohner*innen der Unterkunft für Auszubildende, die nicht öffentlich zugänglich sein sollen, von den Parkplätzen des Karlsruhospitals getrennt, da die Parkplätze für das Karlsruhospital in stärkerem Maße für Kunden und Besucher zu Verfügung stehen sollen.

Die ergänzenden drei Stellplätze für Carsharing mit Ladestation werden frei zufahrbar in der Zufahrtszone der Tiefgarage angeboten.

Für das Karlsruhospital ergibt sich aus dem Bestand ein Bedarf von 48 PKW-Stellplätzen. In der Tiefgarage können auf dem Grundstück des Karlsruhospitals 45 PKW-Stellplätze realisiert werden, inklusive eines behindertengerechten Stellplatzes. Aktuell erfolgt eine Nutzungsänderung innerhalb des Karlsruhospitals, in deren Folge sich der PKW-Stellplatzbedarf gemäß der bereits vorliegenden Baugenehmigung auf 38 Stellplätze reduziert. Die Zufahrt erfolgt über die Tiefgarage des Vorhabenträgers. Das Defizit beträgt hier bezogen auf die aktuelle Nutzung drei PKW-Stellplätze, im Rahmen der Neunutzung würde ein Überhang von sieben PKW-Stellplätzen entstehen. Für das Karlsruhospital sind neun Fahrradstellplätze notwendig (siehe Kapitel 5.3 „Ne-

benanlagen, Flächen für Garagen und Stellplätze“). Diese können in einem eigenen abgeschlossenen Raum in der Tiefgarage realisiert werden. Zusätzlich können für Gäste der Gastronomie im Freibereich zusätzliche Fahrradabstellplätze errichtet werden.

Für die Unterkunft für Auszubildende müssten nach der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel unter Anwendung des Bedarfschlüssels für Studentenwohnheime (1 Stellplatz pro 2 Betten) bei 163 Unterkünften 82 PKW-Stellplätze nachgewiesen werden. In der Tiefgarage können 68 Stellplätze realisiert werden, davon vier behindertengerechte Stellplätze. Zusätzlich werden drei Carsharing-Stellplätze im Zufahrtsbereich der Tiefgarage angeboten. Damit ergibt sich, unter Berücksichtigung der drei Stellplätze für Car-Sharing (ein Carsharing-Platz ersetzt rechnerisch fünf PKW-Stellplätze, eine ausgeglichene Bilanz von 83 PKW-Stellplätzen) Die Absicherung und die langfristige Bereitstellung der Carsharing-Stellplätze sollen im Durchführungsvertrag rechtlich abgesichert werden. Zusätzlich sind aus Sicht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Kassel zwei weitere Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Bereich der Weserstraße denkbar, die aber nicht vorhaben bezogen sind.

Die vorgenannten Zahlen der PKW-Stellplätze beziehen sich auf ebenerdiges Doppelparken in der Tiefgarage, diese kann aufgrund der räumlichen Grundstückssituation nicht größer realisiert werden, zumal im westlichen Bereich die Fläche der Tiefgarage wegen der zu schützenden Stieleiche nicht erweitert werden kann. Insofern sind neben anderen Faktoren an diesem Standort nur Nutzungen realistisch, die mit reduzierten Angeboten an PKW-Stellplätzen umgesetzt werden können.

Die hier berechneten PKW-Stellplätze basieren auf der Annahme, dass Doppelparker realisiert werden. Damit kann der Bedarf an PKW-Stellplätzen als Normalfall weitgehend nachgewiesen werden.

Doppelparkersysteme werden in der Praxis (aufgrund der gegebenen Einschränkungen der Nutzungsflexibilität) nicht oder nur sehr begrenzt benutzt, sodass hier eher ein Ausweichen auf den öffentlichen Parkraum zu erwarten ist. Insofern wird diese Option seitens des Vorhabenträgers als nicht zielführend bewertet, auch wenn sie im B-Plan so festgesetzt wird. Ohne Doppelparker können für das Karlsruhospital nur 23 Stellplätze und für das Wohnen für Auszubildende 49 PKW-Stellplätze (34 plus 15 Carsharing) in Summe realisiert werden. In Rahmen der Beteiligung der Fachämter sollte diese Frage noch einmal fachlich überprüft werden. Insbesondere bezogen auf den Nutzer*Innenkreis, der wie ausführlich dargelegt nur in der Größenordnung 27% über einen PKW verfügt (nur 27% der Studierenden geben Geld für ein Auto aus, in der Einkommensklasse unter 1000 € / Monat verfügen junge Erwachsene bis 34 Jahre nur in der Größenordnung um 25% über einen PKW), was rechnerisch einen Bedarf an 44 PKW-Stellplätzen erzeugen würde, die ebenerdig angeboten werden können. Die Carsharing-Angebote stehen allen zur Verfügung.

Die geringe Nachfrage nach Stellplätzen entspricht auch der Erfahrung, die der Vorhabenträger in dem von ihm seit 2014 betriebenen Gebäude uni-space am Ostring 80 in Kassel gesammelt hat. Den hier realisierten 240 Apartments sind 77 Stellplätze zugeordnet (ca. 1 Stellplatz je 3 Wohneinheiten). Davon sind 12 Stellplätze auf Dauer unvermietet. Weitere 25 Stellplätze sind

an Externe vermietet, zum Teil für Oldtimer oder externe Einpendler ohne Wohnung im Gebäude. Von den verbleibenden 40 Stellplätzen werden 12 von Eigentümern der Appartements genutzt, die in der Regel keine Studierenden sind. Die verbleibenden 28 Stellplätze sind in der überwiegenden Zahl Menschen, die als Einpendler (Ärzte des Klinikums etc.) ihren Hauptwohnsitz (Familienwohnsitz) außerhalb Kassels haben. Selbst unter der Annahme, dass die verbliebenen 28 Stellplätze von der Nutzung her Studierenden zugeordnet werden, ergibt sich daraus ein realer Bedarf von einem Stellplatz auf 8- 9 Studierende / Auszubildende.

Abstellplätze für Fahrräder

Bei der Bemessung der Fahrradstellplätze für die Unterkunft für Auszubildende greift der Stellplatzschlüssel der Anlage 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel nur begrenzt. Auch hier wird der reale Bedarf betrachtet. Um den Zielen der Qualifizierung des Radverkehrs auch im Gebäudeentwurf gerecht zu werden, ist in allen Zimmern, sofern es sich nicht um behindertengerechte Zimmer handelt, ein separater Fahrradabstellplatz im Grundrissentwurf vorgesehen. Der Aufzug ist entsprechend für den Transport von Fahrrädern dimensioniert. Zusätzlich sind im Erdgeschoss entlang der Weserstraße weitere Fahrradabstellplätze in der Größenordnung von 50 - 52 abgeschlossenen Fahrradabstellplätzen für die Bewohnerschaft geplant. Unter Verzicht auf 10 normale Stellplätze sind auch fünf Abstellplätze für Lastenfahrräder möglich, die von den Bewohner*innen gemeinschaftlich genutzt werden könnten. Zusätzlich sind in einem offenen überdachten Bereich weitere sechs Plätze für e-Bike-Sharing vorgesehen, kombiniert mit einer öffentlichen Fahrradreparaturstation (z.B. Velofit PPS LV2).

5. Festsetzungen des Bebauungsplans

5.1 Art der baulichen Nutzung

Da bei einem vorhabenbezogenen B-Plan die Gemeinde gemäß § 12 Abs. 3 BauGB bei der Zulässigkeit von Vorhaben nicht an die Vorgaben des § 9 BauGB (Inhalt des Bebauungsplans) und der BauNVO nach § 9a BauGB (Verordnungsermächtigung) gebunden ist, wird das Vorhaben keiner Gebietsart gemäß BauNVO zugeordnet.

Der FNP stellt das Gebiet des Geltungsbereichs als Kerngebiet (MK) nach § 7 BauNVO und den direkt angrenzenden nördlichen Bereich als gemischte Baufläche nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dar.

Das Vorhaben entspricht im weitesten Sinne des Nutzungskatalogs des MU gemäß § 6a BauGB, da in diesem Wohnen allgemein zulässig ist (§ 6a Abs. 2 BauNVO), im EG zur Straße hin keine Wohnnutzung angedacht wird (§ 6a Abs. 4 Nr. 1 BauGB) und oberhalb eines bestimmten Geschosses nur Wohnnutzungen zulässig sind (§ 6a Abs. 4 Nr. 2 BauNVO). Hierdurch werden

Merkmale des MU: die geschossweise Festsetzung unterschiedlicher Nutzungen bzw. die Festsetzung von unterschiedlichen Nutzungen innerhalb eines Geschosses deutlich erkennbar.

Da das MU, das der angedachten Nutzung somit am ehesten entspricht, aus einer gemischten Baufläche entwickelt werden kann und der FNP aufgrund der Maßstäblichkeit keine parzellenscharfe Abgrenzung beinhaltet, ist der B-Plans als aus dem FNP entwickelt anzusehen. Darüber hinaus wird die Art der baulichen Nutzung nicht gemäß § 12 Abs. 3a BauGB, sondern vorhabenbezogen gemäß § 12 Abs. 3 BauGB festgesetzt.

Eine Berichtigung des FNP nach §13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB ist somit nicht erforderlich.

Die Art der Nutzung für das Vorhaben wird als bedingte Festsetzung nach § 12 Abs. 3 BauGB festgesetzt, die ausschließlich die mit dem Vorhaben zu realisierende Nutzung einer Unterkunft für Auszubildende einschließt. Damit muss bei einer Änderung der Nutzung ein erneutes formales B-Planverfahren durchgeführt werden.

Im Rahmen der festgesetzten Nutzung sind gemäß § 12 Abs. 3a BauGB nur solche Vorhaben zulässig, zu denen sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Im Geltungsbereich des B-Plans ist nur eine Unterkunft für Auszubildende einschließlich der notwendigen Nebenanlagen zulässig. Das mit der Realisierung des Vorhabens vorgesehene Raumprogramm ist in den Planzeichnungen des Vorhaben- und Erschließungsplans in Bezug auf die einzelnen Geschosse differenziert dargelegt. Mit dem Begriff der Auszubildenden wird der Nutzerkreis über den traditionellen Kreis der Studierenden hinaus auch auf andere, in der Ausbildung befindliche Menschen ausgeweitet, die sich in ähnlichen Lebenskontexten und Lebensphasen wie Studierende befinden. Damit soll auch diesem Nutzerkreis die Möglichkeit gegeben werden, innenstadtnah mit guter Anbindung an den ÖPNV und das Fuß- und Radwegnetz, eine Unterkunft für die Zeit der Ausbildung anmieten zu können. Voraussetzung für den Abschluss eines Mietvertrages ist der Nachweis der laufenden Ausbildung.

Nach Abschluss der Ausbildung muss das Mietverhältnis innerhalb eines halben Jahres (sechs Monate) beendet werden. Der Ausbildungsstatus ist jährlich nachzuweisen. Diese Rahmenbedingungen werden in dem Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB rechtlich abgesichert.

Die ausnahmsweise Zulässigkeit bezogen auf Lehrkräfte der Universität und des Klinikums und anderer Krankenhäuser bezieht Menschen ein, die im Rahmen befristeter Verträge einer postgradualen Ausbildung nachgehen. Hierzu zählen temporäre Forschungsaufträge, befristete Promotionsstellen oder Ausbildungen im Rahmen des praktischen Jahrs für Mediziner*innen. Dieser Adressatenkreis wird allerdings auf maximal 10% der Unterkünfte beschränkt. Auch hier ist der befristete Arbeitsvertrag entsprechend nachzuweisen.

Darüber hinaus sind im Erdgeschoss Dienstleistungen und Infrastrukturen zulässig, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Angebot der Unterkunft für Auszubildende stehen (z.B. Waschsalon etc.). Das Raumprogramm der einzelnen Unterkünfte ist zur Gewährleistung eines

günstigen Mietpreises auf das notwendigste Maß beschränkt. Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, ergänzende Infrastrukturen und Dienstleistungen gemeinschaftlich zu bündeln. Damit erfolgt zugleich eine Belebung der Erdgeschosszone.

Als weitere zusätzliche Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden B-Plans wird eine Tiefgarage definiert.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Es wird kein Maß der baulichen Nutzungen im Sinne der Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl festgesetzt. Mit der Festsetzung der eng auf das Vorhaben abgestimmten Baulinien und Baugrenzen und der Festsetzung der maximalen Höhenentwicklung ist das Vorhaben planungsrechtlich eindeutig bestimmt. Zudem bestimmt der Vorhaben- und Erschließungsplan das Vorhaben hinsichtlich seiner städtebaulichen Orientierung, der Gebäudekubatur und der Geschossfläche eindeutig. In der Folge wird auf die Festsetzung einer Grundflächen- und Geschossflächenzahl verzichtet.

Im Folgenden werden dennoch die im VEP realisierten, Flächen- und Nutzungsgrößen als Vergleichsgrößen zusammenfassend dargestellt. Das Vorhaben realisiert bei einer Grundstücksgröße von 1933 m² eine Geschoßfläche von 6.738 m². Dabei wurde das Dachgeschoss (846 m²), das kein Vollgeschoss ist, mitgerechnet.

Dies entspricht rechnerisch, unter Ausschluss des Dachgeschosses, einer Geschossflächenzahl von 3,05 GFZ. Die Grundflächenzahl beträgt annähernd 1,0. Bei der Berechnung der Grundflächenzahl sind die Flächen von baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird (im vorliegenden Fall die zu realisierende Tiefgarage) mitzurechnen. Diese hohe Grundflächenzahl ist aus städtebaulichen Gründen notwendig und ergibt sich aus dem Bau der Tiefgarage zum Nachweis der notwendigen PKW-Stellplätze, ohne die das Vorhaben aufgrund der geringen Grundstücksfläche nicht realisiert werden könnte. Parallel werden Maßnahmen zur Kompensation des hohen Versiegelungsgrades im B-Plan rechtlich festgesetzt.

Die zusätzliche Versiegelung und das hohe Maß der Grundflächenzahl werden durch zwei Maßnahmen teilweise ausgeglichen:

1. Es ist eine ca. 210 qm große Pflanzfläche über der Tiefgarage mit 10 Bäumen festgesetzt. Das entspricht ca. 0,16 GRZ. Im Bestand ist zurzeit eine Fläche von ca. 250 qm im Bereich der Baumpflanzungen nicht versiegelt.
2. Weiterhin ist eine extensive Begrünung der Dachflächen festgesetzt. Die Dachfläche hat eine Größe von ca. 850 m². davon sind absehbar ca. 100 m² für technische Aufbauten auf dem Dach abzuziehen, sodass ca. 750 m² extensiv begrünte Dachflächen verbleiben. Damit

kann faktisch ein zusätzlicher Ausgleich für den hohen Versiegelungsgrad geschaffen werden.

Die maximale Höhe des neu zu errichtenden Gebäudes wird auf 164,2 m über NHN Bürgersteigniveau von 141,70 m über NHN. begrenzt. Das entspricht einer Höhe von 22,40 m. Die Höhe von 22,40 m über NHN entspricht der aktuell vermessenen Höhe des Finanzamtes mit 22,46 m über NHN (Vermessungsbüro Buck XX.XX.XXXX). Diese Höhe wird nach den aktuellen Plänen mit einer Gebäudehöhe von 21,90 m absehbar unterschritten werden. Um im Rahmen der finalen Ausbauplanung des Gebäudes einen kleinen Spielraum zu erhalten, z.B. für die Deckenkonstruktion des Dachgeschosses, die ggf. wegen höherer Dachlasten für mögliche zukünftige PV-Anlagen stärker dimensioniert werden muss, wurde hier die maximale Höhe analog der Höhenentwicklung des Finanzamtes festgesetzt.

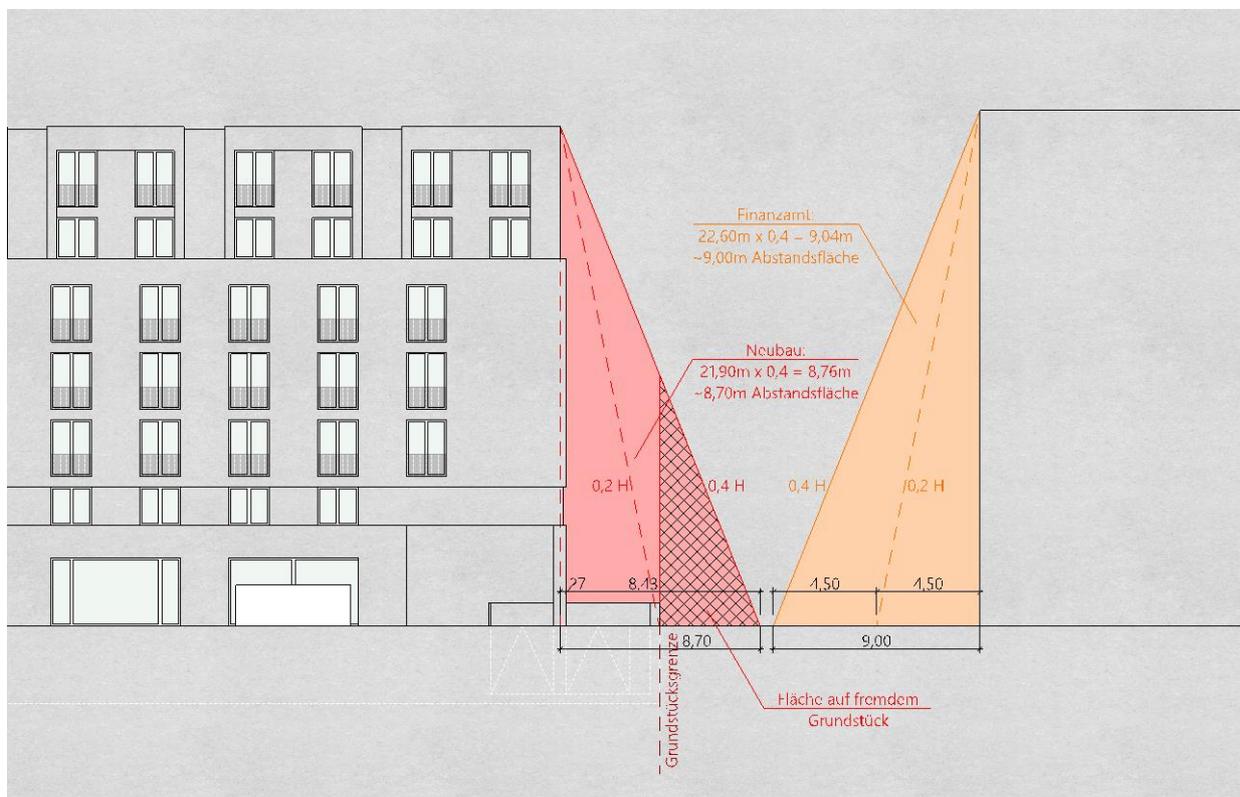


Abbildung 19: Darstellung der Abstandsflächen zum Finanzamt

Aufgrund der gegebenen Ausprägung des umgebenden Stadtraums und des festgesetzten obersten Gebäudeabschlusses (22,40 Meter über Bürgersteigniveau) sind notwendige technische Aufbauten, wie beim angrenzenden Finanzamt weder vom Straßenraum der Weserstraße noch aus der Fußgängerperspektive des neu entstehenden städtischen Freiraums zwischen dem neuen Gebäude und dem Karlishospital wahrnehmbar.

Wie in der Abbildung 19 dargestellt, orientiert sich die Höhenentwicklung an der Höhe des Finanzamtes und übernimmt somit fast die Höhenfestsetzungen des nicht zur Rechtskraft gebrachten B-Plans Nr. I/10 „Altmarkt/Weserstraße“ der Stadt Kassel aus dem Jahr 2005.

Auch die Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksflächen des vorliegenden vorhabenbezogenen B-Plans durch Baugrenzen und Baulinien nehmen Bezug auf die o.g. Ziele zur Ausprägung des städtebaulichen Kontextes im nördlichen Anschluss des Finanzamtes entlang der Weserstraße. Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche zeichnet die Kubatur des architektonischen Entwurfs konform zum Vorhaben- und Erschließungsplan in engen Grenzen nach, sodass auf Dauer die Kubatur des Gebäudes auch in Verbindung über die Festsetzung der Höhenentwicklung abschließend festgesetzt ist. Die festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen lassen die Realisierung eines 17 Meter tiefen Gebäudes zu. Hiermit wird eine ausreichende Belichtung innerhalb des Gebäudes und zugleich eine adäquate Einfügung des neuen Baukörpers in den städtebaulichen Kontext, insbesondere in Bezug auf die Ausbildung des neuen städtischen Freiraums zwischen dem Karlsruhospita und dem neuen Gebäude, sichergestellt. Der Ausschluss des Vortretens von Gebäudeteilen (Auskragungen und Balkone) gewährleistet die Entwicklung einer ruhigen, dem umgebenden Kontext angepassten Architektursprache des neuen Bauvolumens vis a vis zum Kulturdenkmal des Karlsruhospitals.

Mit dem Ziel eine möglichst geschlossene, straßenbegleitende Bebauung zu erzeugen, wird auf der Grundlage des § 9 Abs. 2a BauGB eine Grenzbebauung mit einer Baulinie im Norden (im Anschluss an das Grundstück der Voght`sche Mühle) festgesetzt. Im Süden wird der Abstand zum Gebäude des Finanzamtes aus den o.g. städtebaulichen Gründen mit 18 Metern festgesetzt.

Wie in der Abbildung 19 dargestellt, kann bei dem festgesetzten Abstand von 18 Metern zum Finanzamt die nach HBO einzuhaltenden Abstandsflächen von 0,4 H auf dem Grundstück des Vorhabens nicht vorgehalten werden. Jedoch können die notwendigen Abstandsflächen sowohl des Finanzamtes als auch des neuen Gebäudes innerhalb des sich neu bildenden Stadtraums zwischen den Gebäuden eingehalten werden. Damit kann nachgewiesen werden, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die städtebaulich notwendige Unterschreitung der Abstandsflächen auf 0,2 H nicht eingeschränkt werden.

5.3 Stellplätze und Garagen

Mit der Umsetzung des Vorhaben- und Erschließungsplans entfallen durch die Errichtung der Unterkunft für Auszubildende und durch die Neugestaltung der Freiflächen innerhalb des Geltungsbereiches die derzeit vorhandenen 46 oberirdischen PKW-Stellplätze (teils in Garagen) innerhalb des Stadtraums zwischen der Weserstraße und dem Karlsruhospita. Auf den künftig von Bebauung freigehaltenen Flächen kann die Realisierung bzw. der Nachweis der notwendigen

Stellplätze weder für das Karlsruhospital noch für die neu zu errichtende Unterkunft für Auszubildende erfolgen. In Folge ist es notwendig, das neu zu errichtende Gebäude sowie einen Großteil des restlichen Plangeltungsbereiches mit einer Tiefgarage zu unterbauen.

Mit der zeichnerischen Festsetzung zur Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen in Verbindung mit der textlichen Festsetzung mit der Ordnungsnummer 3.1, dass Garagen ausschließlich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen (unterhalb des neuen Gebäudes) oder unterhalb der Geländeoberfläche in der zeichnerisch festgesetzten Umgrenzung zulässig sind wird sichergestellt, dass der wertvolle Vegetationsbestand (Stieleiche) sowie die unterirdische Versorgungsleitungen in ihrem Bestand gesichert werden.

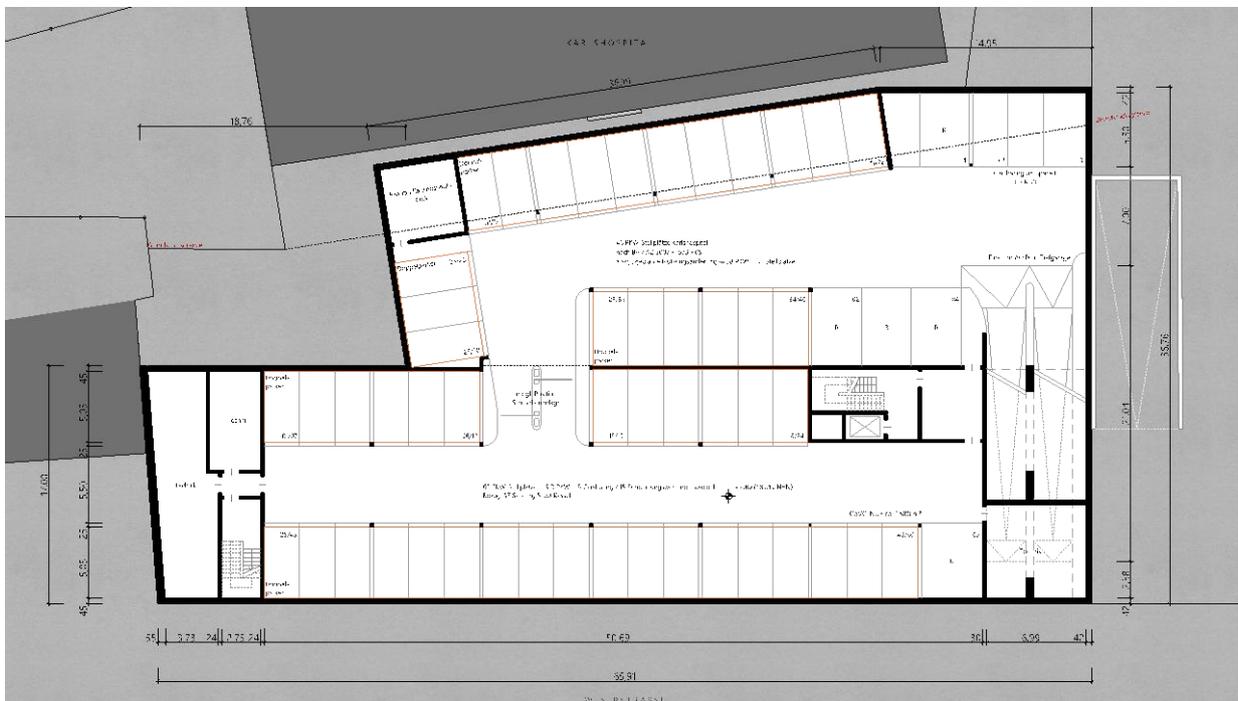


Abbildung 20: Grundrissplan Tiefgarage

Die Abbildung 20 zeigt die auf der Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans zu realisierende Tiefgarage in den Grenzen der zeichnerischen Festsetzung zur Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen. Die Tiefgarage ist in zwei Teilbereiche gegliedert, die durch eine Schrankenanlage voneinander räumlich getrennt werden. Der Bereich in direkter Verbindung mit der Zufahrt dient der Unterbringung von drei Car-Sharing-Stellplätzen sowie vier Stellplätzen für körperlich beeinträchtigte Personen.

Bei Gleichstellung der Nutzerklientel der Unterkunft für Auszubildende mit Studierenden ergibt sich auf der Grundlage der „Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder“ der Stadt Kassel aus den Jahr 2014 gemäß § 2 ein Schlüssel von einem PKW-Stellplatz pro zwei Betten.

Auf der Grundlage des Vorhaben- und Erschließungsplans würde sich hieraus für die Unterkunft für Auszubildende ein PKW-Stellplatzbedarf von 82 Stellplätzen ergeben. In Addition mit den notwendigen 48 PKW-Stellplätzen für das Karlsruhospital ergibt sich hieraus eine Gesamtanzahl von 130 PKW-Stellplätzen.

Mit der Ausführung der PKW-Stellplätze als Doppelparker kann der formale Nachweis mit 122 PKW-Stellplätzen (davon 15 Carsharing-Plätze) weitgehend erbracht werden. Mit der geplanten Nutzungsänderung des Karlsruhospitals konnte der Nachweis vollständig erbracht werden. Insofern wird diese Anzahl als Mindestanzahl Stellplätze im B-Plan festgesetzt.

Die mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan konzipierte Tiefgarage unterbaut die geplante Unterkunft für Auszubildende komplett und schließt zudem noch die Flächen zwischen dem neuen Gebäude und dem Karlsruhospital ein.

Nutzung	nach Stellplatzsatzung Stadt Kassel			Vorhaben	
	Bemessung	Berechnung	Stellplätze	Stellplätze	
Unterkunft für Auszubildende					
Studentenwohnen	1 STP je 2 Betten	163 Betten / 2STP	82	(62 +4)	66
	3 Car-Sharing STP				15
Summe PKW			82		81
Fahrradstellplätze	20 % PKW-Bedarf		17		
	Bike-Sharing				6
	Fahrradabstellplätze EG				50
Fahrrad in den Wohnungen	163 - 6 Behinderte				157
Summe Fahrradabstellplätze			17		213

Tabelle 1: Darstellung Stellplatzbedarf Vorhaben Unterkunft für Auszubildende

Nutzung	nach Stellplatzsatzung Stadt Kassel			Vorhaben	
	Bemessung	Berechnung	Stellplätze	Stellplätze	
Karlsruhospital aktuell			46	40 + 1	
Karlsruhospital Nutzungsänd.					
Fahrradstellplätze	20 % PKW-Bedarf		10	10	

Tabelle 2: Darstellung Stellplatzbedarf Bauvorhaben Karlsruhospital

Die Festsetzung, dass jeder vierte PKW-Stellplatz mit einer Ladesäule für E-Mobilität auszustatten ist, reagiert auf die Anforderungen des Klimaschutzes zum Ausbau der E-Mobilität (auch in der Innenstadtlage) und unterstützt den gezielten Umstieg auf alternative Antriebssysteme, die nicht mehr von fossilen Energieträgern Gebrauch machen müssen. Zudem sind für alle Stellplätze Leerrohre zur späteren Nachrüstung von E-Ladestationen vorzusehen

Fahrradmobilität Abstellplätze für Fahrräder

Mit der Festsetzung eines Fahrrad Abstellplatzes in jeder Unterkunft, mit Ausnahme der behindertengerechten Unterkünfte, kann ein, auf ein individuelles Fahrrad orientiertes, Mobilitätskonzept umgesetzt werden. Der Fahrstuhl wird dementsprechend großzügig ausgelegt. Ergänzt wird das Konzept um einen geschlossenen Fahrradabstellraum im Erdgeschoss mit einer zusätzlichen Kapazität von bis zu 50 Abstellplätzen. Hier sind bedarfsgerecht auch Abstellplätze für Cargo-Bikes mit den entsprechenden Ladeinfrastrukturen möglich. Im öffentlichen Raum der Weserstraße unter dem Gebäude sind darüber hinaus Ladestationen und sechs öffentliche Bike-Sharing Abstellplätze festgesetzt. Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist ergänzend eine Reparatur-Station vorgesehen, die das Mobilitätskonzept um diese öffentliche Dienstleistung erweitert. Damit werden in dem Vorhaben optimale Bedingungen zur Nutzung von privater oder auch gemeinschaftlicher Fahrradinfrastruktur geschaffen, die deutlich über die Anforderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel hinausgehen.

5.4 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

Bis auf das freizuhaltende „Blickfenster“ zwischen dem neuen Gebäude und dem angrenzenden Finanzamtsgebäude wird mit dem vorliegenden B-Plan eine geschlossene, straßenbegleitende Bebauung konform zu der städtebaulich übergeordneten Entwicklungskonzeption der Stadt Kassel für den Gesamtkontext zwischen Altmarkt und Katzensprung/Weserspitze erreicht. Mit den Durchgängen im Erdgeschoss wird zugleich eine Transparenz zur Fulda geschaffen. Die Durchgänge dienen gleichzeitig den notwendigen Feuerwehrezufahrten in den hinteren Bereich Karlsruhospitals und Finanzamt. Die Fahr- und Leitungsrechte sind mit der Feuerwehr noch detailliert abzustimmen und grundbuchlich zu sichern.

Wie in Kapitel 3.4 dargestellt, verläuft im nördlichen Bereich des Vorhabengebietes ein Abwasserkanal, der nicht verlegt werden kann und deshalb in seiner Lage und zur Gewährleistung der notwendigen Zugänglichkeit mit einem Leitungsrecht planungsrechtlich zu sichern ist. Zur Gewährleistung der Zugänglichkeit wird der Trassenverlauf des Kanals in der Erdgeschosslage, der neu zu errichtenden Unterkunft für Auszubildende nicht überbaut (vgl. Vorhaben- und Erschließungsplan).

Im Rahmen der Umgestaltung/Sanierung des Karlsruhospitals wurden die Freiflächen zwischen der Weserstraße und dem Karlsruhospitals neu geordnet. Zur Gewährleistung der Zugänglichkeit der Nutzungen entlang des Fuldaufers im erweiterten Kontext des Vorhabengebietes wurde im Zuge der Neuorganisation der vorgelagerten Freiflächen ein entsprechendes Wegerecht eingeräumt (vgl. Kapitel 3.4). Dieses bestehende Wegerecht wurde in seiner räumlichen Grundkonzeption in den Vorhaben- und Erschließungsplan integriert und ist damit mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen B-Plan planungsrechtlich zu sichern. Konform zum nördlichen Zugang/Durchfahrt wird auch der südliche Zugang/Durchfahrt zum Freiraum zwischen dem neuen

Gebäude und dem Karlsruhospotal im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung durch eine ausreichend dimensionierte Durchfahrt gesichert. Mit den beiden vorgesehenen Unterfahrungen des geplanten Gebäudes mit einer Mindesthöhe von 4,0 Metern lichtigem Maß und einer Mindestbreite von 3,5 Metern (vgl. Vorhaben- und Erschließungsplan) sind die Grundvoraussetzungen dazu gewährleistet. Die Mindestmaße garantieren die notwendigen Durchfahrtshöhen- und -breiten für die Feuerwehr, aktuell sind die realen Höhen mit ca. 4,40 Meter geplant. Die Wegerechte sind mit der Feuerwehr abzustimmen und grundbuchlich zu sichern.

Wie im Kapitel 4.1 baulich-räumliches Konzept dargelegt, bildet der zwischen dem Karlsruhospotal und der neu entstehenden Unterkunft für Auszubildende entstehende Freiraum eine wichtige Teilfläche innerhalb der Freiraumfolge entlang des der Innenstadt zugewandten Fuldaufers. Zur Sicherung der Andienung des Karlsruhospitals und zur Gewährleistung der Zugänglichkeit dieses Freiraums für die Öffentlichkeit zu Fuß und auch per Rad (auf der im Vorhaben- und Erschließungsplan festgelegten Radwegeverbindung) werden die nicht als Grünflächen ausgebildeten Bereiche mit einem Geh- und Fahrrecht für Radverkehr und mit einem Fahrrecht zugunsten der Hinterlieger (Karlsruhospotal) belegt.

5.5 Ein- und Ausfahrten

Die Ein- und Ausfahrten werden analog zum Vorhaben- und Erschließungsplan im B-Plan zur eindeutigen Bestimmung von deren Lage zeichnerisch festgesetzt.

5.6 Grünordnerische Festsetzungen

Wie bereits angeführt, ist neben der Errichtung einer Unterkunft für Auszubildende das Ziel der Planung, den Stadtraum zwischen dem Karlsruhospotal und dem neuen Gebäude als attraktiven städtischen Freiraum auszubilden, der unter anderem die bestehende Radwegeverbindung integriert und eine angemessene Vorzone vor dem Karlsruhospotal entwickelt.

Innerhalb des nördlichen Bereiches des Plangebiets befindet sich ein den Stadtraum in besonderer Weise prägender Baum. Hierbei handelt es sich um eine Stieleiche, die sich in einem vitalen Zustand befindet.

Bei der Planung der Tiefgarage wurde auf den Baumstandort der Stieleiche besonders Rücksicht genommen, sie wurde als zu erhaltend festgesetzt. Die Maßnahmen zum möglichst umfassenden Schutz des Baumes sind im anliegenden Gutachten (Büro Wette + Gödecke, Anlage 1) beschrieben. Auch diese werden Gegenstand des Durchführungsvertrags bzw. werden vom Vorhabenträger im Vorfeld durchgeführt. Gegenüber der Darstellung im Gutachten, das von einem vorläufigen Entwurfstand ausging, wird im aktuellen Entwurf der Wurzelraum der Stieleiche weitgehender geschont und nur an einer Seite tangierte. Die neue Raumlage der Tiefgarage wurde im Gutachten zeichnerisch dargestellt.

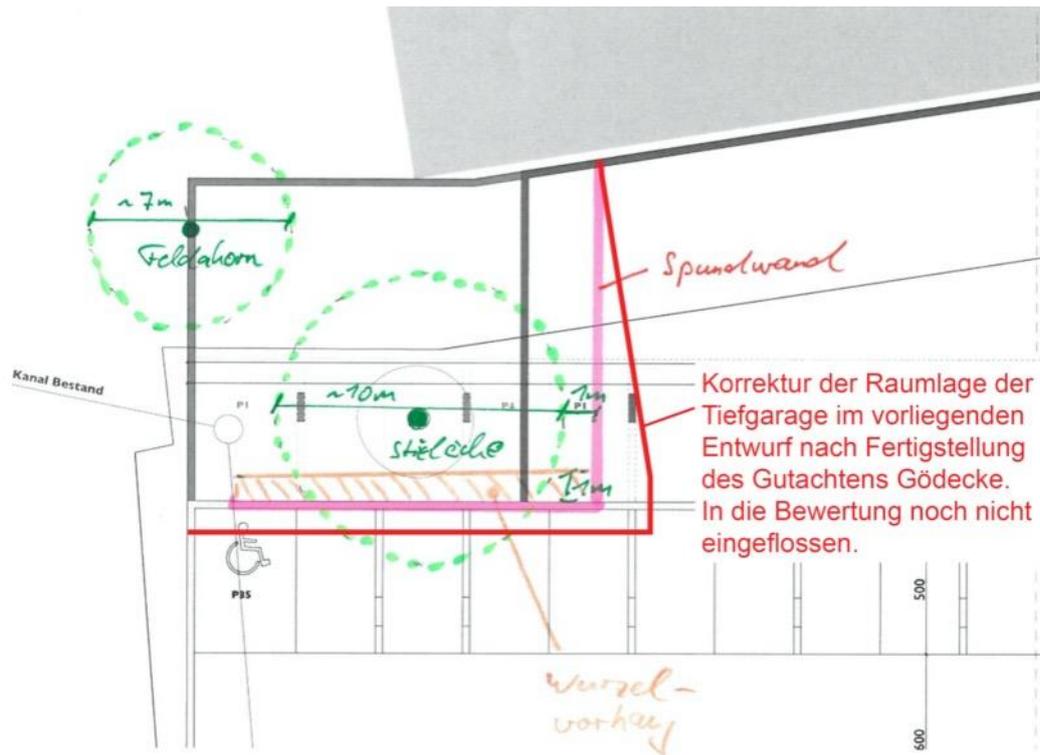


Abbildung 21: Darstellung Schutzmaßnahmen Wurzelraum vorhandene Stieleiche
Gutachten Wette und Gödecke Göttingen (Anlage 1)

Die detaillierte Bewertung und Empfehlungen zum Umgang mit den Baumbeständen finden sich im beiliegenden Gutachten des Büros Wette + Gödecke Göttingen (siehe Anlage 2).

Die nicht als Bewegungsräume/Verkehrsflächen (Feuerwehr) benötigten Freiräume sollen zur Erreichung einer möglichst hohen Durchgrünung als Pflanzflächen angelegt werden. Diese Bereiche sind im vorhabenbezogenen B-Plan als private Grünflächen festgesetzt.

Um einen mit dem heutigen Zustand gleichwertigen Vegetationsbesatz zu erreichen, sind auf einer Fläche von ca. 210 m² im neu entstehenden Innenhof in einem ca. 60 - 80 cm hohen Pflanzbeet Großsträucher und 10 kleinere Bäume bis zu einer Größe von ca. 10 Meter Höhe zu pflanzen (Bäume 2. und 3. Ordnung). Diese zeichnerisch festgesetzte (polygonale) Grünfläche im direkten östlichen Anschluss an das neue Gebäude dient gleichzeitig der Wahrung eines angemessenen Sozialabstandes zwischen dem öffentlich zugänglichen neuen Stadtraum und der Unterkunft für Auszubildende.

Wie dargestellt sind die Flächen des Plangeltungsbereich aufgrund ihrer stadträumlichen Lage und Bodenbeschaffenheit von Überwärmungen in den Sommermonaten betroffen. In der Folge des sich vollziehenden Klimawandels ist diesem Sachverhalt bei der Planung von Nachverdichtungsmaßnahmen besonderes Augenmerk zu schenken. Um einer zu starken Überhitzung der Fläche entgegenzuwirken, wurde, neben der Ausbildung des erdgeschossigen Pflanzbeetes, für das Vorhaben ein extensiv begrüntes Flachdach mit einer Dachbegrünung mit mindestens 10

cm Substrataufbau festgesetzt, auf dem Photovoltaikanlagen in Kombination mit Dachbegrünungen zulässig sind. Hier soll der Spielraum zur Nutzung alternativer Energienutzungen eröffnet werden. Damit werden die Dachflächen klimatisch aufgewertet und zusätzlicher Lebensraum für Insekten geschaffen.

Zur Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Insekten und Vögel und zur „visuellen Integration“ der Müllstandplätze im Süden des neuen Stadtraumes (Innenhof) sind diese entsprechend einzugrünen.

Der Plangeltungsbereich des B-Plans grenzt unmittelbar an den Straßenraum (inklusive des Fußwegbereiches) der Weserstraße an. Innerhalb des angrenzenden Gehwegbereiches befinden sich Baumpflanzungen, die zum Kulturdenkmal „7000 Eichen“ gehören.

Die Lage der Tiefgarageneinfahrt ist parallel zur Tiefgarageneinfahrt des Finanzamtes aus verkehrstechnischen und gestalterischen Aspekten vorgesehen. Dadurch muss ein geschützter Baum des „Kunstwerks 7000 Eichen“ umgepflanzt werden. Angedacht ist eine Verpflanzung innerhalb der bestehenden Baumreihe (siehe Abbildung 22). Der genaue Standort ist auf seine Realisierbarkeit (Leitungstrassen etc.) hin noch zu untersuchen und wird im Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB rechtlich abgesichert. Diese Verpflanzung ist in Abstimmung (Geschäftsordnung Beirat 7000 Eichen Aufgaben 1.2) mit dem „Beirat 7000 Eichen der Stadt Kassel“ durchzuführen.

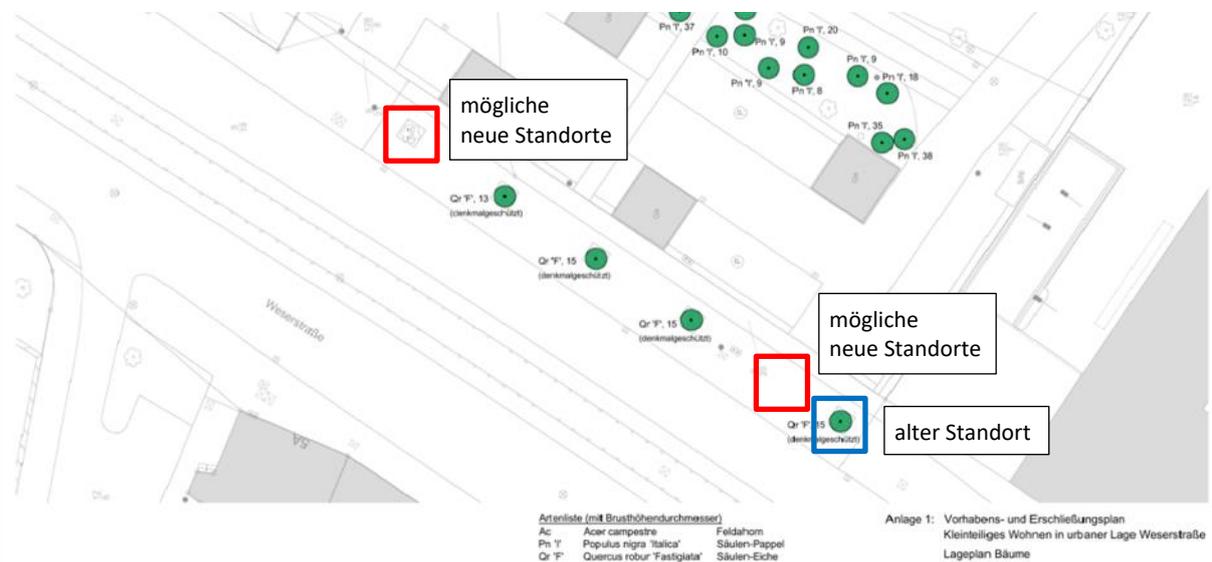


Abbildung 22: Baumkataster – Wette Gödecke Göttingen Anlage 1

5.7 Maßnahmen zur Minderung schädlicher Umwelteinwirkungen

Wie in Kapitel 2.3.3 dargestellt, bildet die Lärmbelastung insgesamt einen wesentlichen Aspekt der Umweltbelastung des Vorhabens. Der Verkehrslärm bildet den Schwerpunkt der Lärmbelastung im gesamten Quartier. Das betrifft insbesondere die Lärmemission durch die

Weserstraße. Hier ist mit Lärmpegeln bis zu 75 dB(A) tags und bis zu 65 dB(A) nachts zu rechnen. Mit dem Lärmgutachten Schalltechnische Untersuchung zum Vorhabenbezogenen B-Plan der Stadt Kassel Nr. I/22 „Weserstraße 2B“ vom 05.10.2021, erstellt durch das Sachverständigenbüro BMH, wurden die Lärmimmissionen gebäude- und geschossbezogen ermittelt. Die unter den Festsetzungsnummern 7.1 und 7.2 getroffenen textlichen Festsetzungen zum Lärmschutz Gebäude und Lärmschutz Außenbereiche der Unterkunft für Auszubildende basieren auf den Ergebnissen der o.g. schalltechnischen Untersuchung. Die in der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Lärmimmissionen bilden die Grundlage zur geschossweisen und fassadenbezogenen Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nachzuweisen sind.

5.8 Gestaltung Werbeanlagen

Die textliche Festsetzung dient der Konzentration der Werbeanlagen im Erdgeschossbereich im Sinne der Sicherstellung einer dem Ort angemessenen Fassadengestaltung. Durch die Einschränkung, dass nur Werbeanlagen durch im realisierten Vorhaben ansässige Unternehmen möglich sind, wird einer Überfrachtung und einer potentiellen Vermietung von Fassadenflächen für „Fremdwerbemaßnahmen“ entgegengewirkt.

5.9 Energieversorgung

Um eine zeitgemäße und umweltfreundliche Energieversorgung sicher zu stellen, wird das Vorhaben an das Fernwärmenetz der Stadt Kassel angeschlossen. Der Anschluss an das Fernwärmenetz wird Gegenstand des Durchführungsvertrages nach § 12 BauGB. In Ergänzung wird auf dem Dach des Vorhabens eine Photovoltaik-Anlage errichtet, welche in Kombination mit dem Fernwärmenetz eine zukunftsorientierte Energieversorgung sicherstellt. Neben der Photovoltaik-Anlage wird zusätzlich ein Gründach auf dem Vorhaben angelegt, so dass nach Abschluss der Umsetzung ein KfW 40 Gebäude entsteht, welches das Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude trägt.

6. Auswirkung der Planung

Durch die Aufstellung des B-Plans bereitet die Stadt Kassel die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Bebauung und Innenentwicklung im Geltungsbereich des B-Plans vor.

Mit der Innenentwicklung wird den Zielen der Novellierung des BauGB von 2017 Rechnung getragen, in der die Planungsvorhaben der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB gegenüber anderen Bebauungsplänen privilegiert werden sollen. Es kann das vereinfachte Verfahren ohne Umweltprüfung angewendet werden (siehe Kapitel ...).

Dennoch hat der B-Plan Auswirkungen auf die Umgebung:

Mit der Realisierung des Bauvorhabens zur Errichtung einer Unterkunft für Auszubildende mit 163 Zimmern werden zusätzliche Verkehre entstehen, die über die Weserstraße abgewickelt werden müssen. Bei der verkehrlichen Grundbelastung der Hauptverkehrsstraße Weserstraße sind diese Verkehre aber nur marginal und können problemlos aufgenommen werden. Mit dem Nutzungskonzept wird zudem eine Klientel angesprochen, das in großen Teilen auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet ist, weswegen die Zahl der Stellplätze gegenüber den normalen Anforderungen der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel deutlich reduziert wurde und stattdessen ein ausreichendes Angebot an Fahrradstellplätzen und Car-Sharing angeboten wird, um Anreize für ein geändertes Mobilitätsverhalten zu schaffen.

Mit dem Vorhaben wird der Geltungsbereich des B-Plans aufgrund der notwendigen Tiefgarage fast vollständig versiegelt. Durch die bisherige Nutzung als asphaltierter Parkplatz war das Vorhabengebiet allerdings, bis auf eine ca. 230 m² große Grünfläche mit Baumbestand, ebenfalls fast vollständig versiegelt. Um diese negativen Auswirkungen auf das Kleinklima und die Regenwasserrückhaltung zu minimieren, wurde zum einen eine Pflanzfläche im neu entstehenden Hof auf dem Deckel der Tiefgarage (Pflanztrog) mit einer Fläche von 210 m² sowie einer Höhe von mindesten 0,60 - 0,80 m mit einer Bepflanzung mit mindestens 10 Bäumen und Unterpflanzung festgesetzt, so dass der Verlust an vegetationsfähiger Fläche im Rahmen der technischen Möglichkeiten soweit möglich minimiert wurde. Zum anderen wurde für das Dach der Unterkunft für Auszubildende (Neubau) eine extensive Dachbegrünung mit einem Umfang von ca. 650 m² festgesetzt, was gegenüber dem Istzustand (asphaltierter Parkplatz) der künftig neu überbauten Fläche durch die Planung somit eine positive Auswirkung hat. Die Verschattung des Gebäudes auf die gepflasterten Flächen im „Innenhof“ wird gegenüber der aktuellen Situation (der Sonneneinstrahlung vollständig ausgesetzte Freifläche für PKW-Stellflächen - Überhitzung der Asphaltdecke, Ausgasungen der Tanks etc.) eine kühlende, positive Wirkung sowie einen positiven Effekt auf das Kleinklima am Standort erzeugen.

Der bestehende, großkronige Baum (Stileiche) wird erhalten und die Tiefgarage entsprechend verkleinert, um den erweiterten Wurzelraum zu erhalten.

Bezogen auf die Kaltluftbahn über der Fulda werden keine negativen Auswirkungen zu erwarten sein, da das Gebäude parallel zur Fließrichtung der Kaltluftströme ausgerichtet ist und die Bebauung unmittelbar am Ufer der Fulda mit dem Finanzamt, dem Karlsruhospital und der Voght'schen Mühle deutlich stärkere Auswirkungen auf die Kaltluftströme der Fulda aufweisen.

7. Durchführung und Kosten

Der Vorhabenträger erklärt die Kosten, die mit der Aufstellung des B-Plans und seiner Umsetzung verbunden sind, zu übernehmen.

Im Hinblick auf die Umsetzung soll zwischen der Stadt Kassel und dem Vorhabenträger ein Durchführungsvertrag gemäß § 12 BauGB geschlossen werden, in den neben der Übernahme der Kosten (Planung und Umsetzung) auch Regelungen zum Realisierungszeitraum und zur Umsetzung der Planung (Grundstücksneuordnung, Gebäude und Freianlagen, Bepflanzung sowie Anschlüsse an die städtischen Flächen der umliegenden Straßen) sowie zu weiteren sich im Bauleitplanverfahren möglicherweise herauskristallisierenden Aspekten mit aufzunehmen sind.

Anlagen:

Anlage 1:

Schalltechnisches Gutachten zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr.I/22
Weserstraße 2B, BMH Garbsen, 05.10.2021

Anlage 2:

Prüfung der Zulässigkeit eines B-Planverfahrens der Innenentwicklung; Anmerkungen zum Gehölzbestand, Wette + Gödecke Göttingen, 26.09.2019