

Stadtverordnetenversammlung  
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr



An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr  
der Stadtverordnetenversammlung

Kassel

Geschäftsstelle:  
Büro der Stadtverordnetenversammlung

Rathaus, 34112 Kassel  
Auskunft erteilt: Frau Spangenberg  
Tel. 05 61/7 87-12 25  
Fax 05 61/7 87-21 82  
E-Mail: [Elisabeth.Spangenberg@stadt-kassel.de](mailto:Elisabeth.Spangenberg@stadt-kassel.de)

Kassel, 18. Januar 2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **8.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr lade ich  
ein für

**Mittwoch, 25. Januar 2012, 17:00 Uhr,  
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel.**

**Tagesordnung:**

- 1. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7 "Frankfurter Straße 174" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**  
Vorlage des Magistrats  
- 101.17.295 -
- 2. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 "An der Söhrebahn" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**  
Vorlage des Magistrats  
- 101.17.296 - \*)
- 3. Sachstand Umbauplanungen Altmarktkreuzung**  
Anfrage der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.245 -
- 4. Nutzung Hallenbad Ost**  
Antrag der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.284 -
- 5. Attraktivierung Rainer-Dierichs-Platz**  
Antrag der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.285 -

**6. Stellplatzsatzung**

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne  
Berichtersteller/in: Stadtverordnete Karin Müller MdL  
- 101.17.298 -

**7. Entwicklung der Gewerbeflächen des Flughafen Calden**

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Norbert Domes  
- 101.17.301 -

Mit freundlichen Grüßen

Dominique Kalb  
Vorsitzender

## Niederschrift

über die **8. öffentliche Sitzung**  
**des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**  
am Mittwoch, 25. Januar 2012, 17:00 Uhr,  
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

**Anwesende:** Siehe Anwesenheitsliste  
(Bestandteil der Niederschrift)

### Tagesordnung:

- |    |   |            |
|----|---|------------|
| 1. | Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7<br>"Frankfurter Straße 174" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss) | 101.17.295 |
| 2. | Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 "An der Söhrebahn"<br>(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)      | 101.17.296 |
| 3. | Sachstand Umbauplanungen Altmarktkreuzung   | 101.17.245 |
| 4. | Nutzung Hallenbad Ost   | 101.17.284 |
| 5. | Attraktivierung Rainer-Dierichs-Platz   | 101.17.285 |
| 6. | Stellplatzsatzung   | 101.17.298 |
| 7. | Entwicklung der Gewerbeflächen des Flughafen Calden   | 101.17.301 |

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 18. Januar 2012 ordnungsgemäß einberufene 8. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden, darunter besonders den neu gewählten Stadtbaurat Nolda, und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

### Zur Tagesordnung

Vorsitzender Kalb teilt mit, dass Stadtverordneter Domes, Fraktion Kasseler Linke, sich für die heutige Sitzung entschuldigt und darum gebeten habe, den Tagesordnungspunkt 7, **Entwicklung der Gewerbeflächen des Flughafen Calden, Anfrage der Fraktion Kasseler Linke, 101.17.301**, in der nächsten Sitzung zu behandeln. Nach kurzer Aussprache gibt er bekannt, dass der Tagesordnungspunkt heute **abgesetzt** wird.

Nachdem keine weiteren Änderungswünsche vorgetragen werden, stellt er die Tagesordnung in der geänderten Form fest.

1. **Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7 "Frankfurter Straße 174" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

Vorlage des Magistrats  
- 101.17.295 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Aufstellung und dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. VIII/7 „Frankfurter Straße 174“ gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) wird zugestimmt. Das Bebauungsplanverfahren wird beschleunigt nach § 13a BauGB durchgeführt. Ziel und Zweck der Planung ist die Errichtung eines drei- bis viergeschossigen Einzelhandels- und Bürogebäudes.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt im Nordwesten durch den Töpfenhofweg, im Südwesten durch die Nachbargrenzen zu den Grundstücken Silberbornstraße 2 A, 2 B und Frankfurter Straße 176, im Südosten durch die Frankfurter Straße und im Osten und Nordosten durch die Güterbahnhofstraße.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei  
Zustimmung: einstimmig  
Ablehnung: --  
Enthaltung: --  
Nicht anwesend Kasseler Linke  
den

**Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7 "Frankfurter Straße 174" (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss), 101.17.295, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Rudolph

**2. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 "An der Söhrebahn" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**

Vorlage des Magistrats  
- 101.17.296 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 An der Söhrebahn und der Behandlung der Anregungen wird zugestimmt.

Folgenden Anregungen wird gefolgt:  
Ziffern 3.1, 5.4, 7.1, 8.1, 10.1

Folgenden Anregungen wird nicht gefolgt:  
Ziffern 1.1, 1.3, 8.2, 9.1, 9.8, 10.2

Folgende Anregungen werden als Hinweis zur Kenntnis genommen:  
Ziffern 1.2, 2.1, 2.2, 4.1, 5.1, 5.2, 6.1, 9.5, 9.7

Folgende Einwände, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen:  
Ziffern 5.3, 9.2 - 9.4, 9.6, 9.9, 9.10a – 9.10d

Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 An der Söhrebahn wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

Nicht anwesend: Kasseler Linke  
den

**Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 "An der Söhrebahn" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung), 101.17.296, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in:                      Stadtverordneter Beig

### **3. Sachstand Umbauplanungen Altmarktkreuzung**

Anfrage der CDU-Fraktion

- 101.17.245 -

#### **Anfrage**

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie sieht die derzeit geplante neue Umbauvariante für die Altmarktkreuzung aus?
2. Hat der Magistrat die aus den bisherigen verkehrstechnischen Untersuchungen ersichtlichen deutlichen Verschlechterungen für Fußgänger, ÖPNV und allgemeinen Kfz-Verkehr zum Anlass genommen, bei den neuen Planungen Verbesserungen herbeizuführen?
3. Welche planerischen Änderungen sind in Bezug auf die zuletzt vorgestellte und nicht realisierte Umbauvariante vorgesehen?
4. Welche mittleren Verlustzeiten ergeben sich nach den neuen Planungen für sämtliche Wegebeziehungen und Verkehrsarten und wie sehen diese im Vergleich zur bisherigen Planung aus?
5. Welche Qualitätsstufen der Verkehrsabwicklung ergeben sich nach den neuen Planungen für sämtliche Wegebeziehungen und Verkehrsarten und wie sehen diese im Vergleich zur bisherigen Planung aus?
6. Wann wird mit dem Umbau begonnen und wie lange wird er dauern?

Stadtbaurat Nolda berichtet, dass der Zustands-, Sach- und Planungsbericht den Fraktionen zugeleitet wurde und beantwortet in der anschließenden Aussprache Fragen der Ausschussmitglieder.

Nach Beantwortung durch Stadtbaurat Nolda erklärt Vorsitzender Kalb die Anfrage für erledigt.

**4. Nutzung Hallenbad Ost**  
Antrag der CDU-Fraktion  
- 101.17.284 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, gemeinsam mit der Denkmalschutzbehörde und der Wirtschaftsförderung kreativ und unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude des ehemaligen Hallenbades Ost aufzuzeigen. Gleichzeitig soll ein Konzept entwickelt werden, wie zukünftig auch andere Liegenschaften, bei denen bislang u. a. Denkmalschutzaufgaben dazu geführt haben, dass eine Nachnutzung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre, vor dem Verfall gerettet werden können.

Stadtverordneter Westenburg begründet den Antrag der CDU-Fraktion und ändert diesen im Rahmen der Aussprache auf Vorschlag der Stadtverordneten Lappöhn, SPD-Fraktion, und Beig, Fraktion B90/Grüne, wie folgt ab:

➤ **Geänderter Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, gemeinsam mit **den Städtischen Werken**, der Denkmalschutzbehörde und der Wirtschaftsförderung kreativ und unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude des ehemaligen Hallenbades Ost aufzuzeigen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

Nicht anwesend: Kasseler Linke  
den

**Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem geänderten Antrag der CDU-Fraktion betr. Nutzung Hallenbad Ost, 101.17.284, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Westenburg

## 5. **Attraktivierung Rainer-Dierichs-Platz**

Antrag der CDU-Fraktion  
- 101.17.285 -

### **Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, einen Konzeptvorschlag zur gestalterischen Attraktivierung des Rainer-Dierichs-Platzes zu unterbreiten. Dabei ist besonders zu untersuchen, wie durch ein für das Gesamtensemble verträgliches und den Platzcharakter unterstreichendes Bepflanzungskonzept z.B. mit Kübelpflanzen oder geeigneten Bäumen im Randbereich eine Auflockerung der Asphaltfläche erreicht und ggf. durch eine durchdachte Stadtmöblierung zusätzliche Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann.

Stadtverordneter Dr. Westerborg begründet den Antrag der CDU-Fraktion.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst nach erfolgter Aussprache bei  
Zustimmung: CDU  
Ablehnung: SPD, B90/Grüne, FDP  
Enthaltung: --  
Nicht anwesend: Kasseler Linke  
den

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der CDU-Fraktion betr. Attraktivierung Rainer-Dierichs-Platz,  
101.17.285, wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Oberbrunner

## 6. **Stellplatzsatzung**

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne  
- 101.17.298 -

### **Gemeinsamer Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, die aktuelle Stellplatzsatzung im Hinblick auf eine mögliche Steuerungsfähigkeit der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu überprüfen. Weiterhin ist zu überprüfen, ob die Stellplatzsatzung quartiersbezogen überarbeitet werden muss. Dabei sind insbesondere die Aspekte Nachnutzung und sozialer Wohnungsbau in den Blick zu nehmen. Um eine qualifizierte Evaluierung der vorhandenen Stellplatzsatzung unter Beteiligung der Fraktionen zu erreichen, ist im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr eine Anhörung mit Fachleuten durchzuführen. Die Benennung der Fachleute soll außer durch den Magistrat von den Fraktionen erfolgen.



Stadtverordneter Rönz begründet den gemeinsamen Antrag.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst nach erfolgter Aussprache bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

Nicht anwesend: Kasseler Linke  
den

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen von SPD und B90/Grüne  
betr. Stellplatzsatzung, 101.17.298, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordnete Lappöhn

#### **7. Entwicklung der Gewerbeflächen des Flughafen Calden**

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke

- 101.17.301 -

**Abgesetzt**

**Ende der Sitzung:** 18:05 Uhr

Dominique Kalb  
Vorsitzender

Elisabeth Spangenberg  
Schriftführerin

## Anwesenheitsliste

zur 8. öffentlichen Sitzung  
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am  
Mittwoch, 25. Januar 2012, 17:00 Uhr  
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

### Mitglieder

Dominique Kalb, CDU  
Vorsitzender



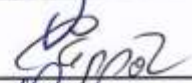
Christian Knauf, SPD  
1. stellvertretender Vorsitzender



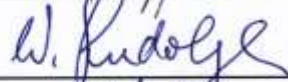
Dieter Beig, B90 / Grüne  
2. stellvertretender Vorsitzender




Ellen Lappöhn, SPD  
Mitglied



Wolfgang Rudolph, SPD  
Mitglied




Harry Völler, SPD  
Mitglied



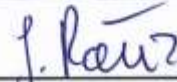
Volker Zeidler, SPD  
Mitglied



Karin Müller MdL, B90 / Grüne  
Mitglied



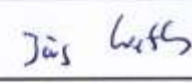
Gernot Rönz, B90 / Grüne  
Mitglied



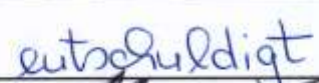
Wolfram Kieselbach, CDU  
Mitglied



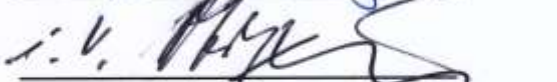
Dr. Jörg Westerburg, CDU  
Mitglied



Norbert Domes, Kasseler Linke  
Mitglied



Heinz Gunter Drubel, FDP  
Mitglied



**Teilnehmer mit beratender Stimme**

Jörg-Peter Bayer, Piraten  
Stadtverordneter

Jörg-Peter Bayer

Bernd Wolfgang Häfner, Freie Wähler  
Stadtverordneter

Olaf Petersen, Piraten  
Stadtverordneter

Malva bis 17<sup>45</sup>

Pasquale Malva,  
Vertreter des Ausländerbeirates

**Magistrat**

Christof Nolda, B90 / Grüne  
Stadtbaurat

Nolda

**Schriftführung**

Elisabeth Spangenberg,  
Schriftführerin

Spangenberg

**Verwaltung und andere Teilnehmer**

Steinbach Strosener  
Kehrsamt

Steinbach

LANGE AMER-D. GARTENAMT

Lange

Bischoff - 66 -

Bischoff

D. Lön S - 6632 -

D. Lön S

Eugelhardt - 77 -

Eugelhardt

Wol Wulfer - 99 -

Wol Wulfer

Karin Schöps Senioren-  
beirat

Schöps

Dieter Paul 7PKHDirKS

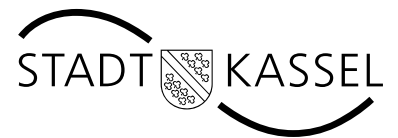
Dieter Paul

Meyerling Stadtplanung  
Bausanfahrt

Meyerling



Magistrat  
-VI-/-63-  
Az.



documenta-Stadt

Kassel, 2. Januar 2012

**Vorlage Nr. 101.17.295**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7 "Frankfurter Straße 174"  
(Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

Berichtersteller/-in:                    Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Aufstellung und dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. VIII/7 „Frankfurter Straße 174“ gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) wird zugestimmt. Das Bebauungsplanverfahren wird beschleunigt nach § 13a BauGB durchgeführt. Ziel und Zweck der Planung ist die Errichtung eines drei- bis viergeschossigen Einzelhandels- und Bürogebäudes.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt im Nordwesten durch den Töpfenhofweg, im Südwesten durch die Nachbargrenzen zu den Grundstücken Silberbornstraße 2 A, 2 B und Frankfurter Straße 176, im Südosten durch die Frankfurter Straße und im Osten und Nordosten durch die Güterbahnhofstraße.“

**Begründung:**

Dem Ortsbeirat Niederzwehren wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 7. November 2011 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 16. November 2011 und 12. Dezember 2011 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1), die Begründung (Anlage 2), die Festsetzungen durch Text (Anlage 3) sowie eine unmaßstäbliche Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfs (Anlage 4) sind beigefügt.

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/7 „Frankfurter Straße 174“ (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

**Erläuterung**

**1. Anlass der Planung**

Der Eigentümer der Grundstücke Frankfurter Straße 174 und Töpfenhofweg 42 hat mit Schreiben vom 15.08.2011 gem. §12 Baugesetzbuch (BauGB) einen Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gestellt und einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt.

Auf den gewerblich genutzten Grundstücken zwischen der Frankfurter Straße und dem Töpfenhofweg soll entsprechend des Vorhaben- und Erschließungsplanes ein drei- bis viergeschossiges Einzelhandels- und Bürogebäude errichtet werden.

Aufgrund einer geplanten Einzelhandelsfläche von zusammen ca. 1.220 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenem Bebauungsplanes erforderlich, mit dem das Vorhaben auf den Grundstücken Frankfurter Straße 174 und Töpfenhofweg 42 sowie der übrige Bestand auf dem Grundstück Töpfenhofweg 44 (Autowaschanlage) planungsrechtlich abgesichert werden soll.

Aus städtebaulichen Gründen kann dieses Vorhaben befürwortet werden, weil die Grundstücke im Bestand bereits gewerblich genutzt werden und durch suboptimale Altbausubstanz und Nutzungsstrukturen sowie eine umständliche innere Erschließung gekennzeichnet sind.

**2. Ziele der Planung**

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. VIII/7 „Frankfurter Straße 174“ soll die planungsrechtliche Voraussetzung der Errichtung eines drei- bis viergeschossigen Einzelhandels- und Bürogebäudes mit einer Bruttogeschossfläche von ca. 4400 m<sup>2</sup> inklusive einer Einzelhandelsfläche (Verkaufsfläche) von ca. 1.220 m<sup>2</sup> geschaffen werden.

Die Erschließung der oberirdischen notwendigen Stellplätze auf dem Grundstück erfolgt unter Ausnutzung der topografischen Situation über die Frankfurter Straße und den Töpfenhofweg. Ein Eingriff in die öffentliche Erschließung ist nicht erforderlich.

Die Anlieferung der Einzelhandelsnutzungen erfolgt über den Töpfenhofweg an der der Wohnbebauung abgewandten Seite. Erforderliche Lärmschutzmaßnahmen und Lieferzeiten ergeben sich aus dem vorliegenden Lärmgutachten und werden im Durchführungsvertrag festgeschrieben.

### 3. Verfahren

Da der Bebauungsplan der Innenentwicklung und Nachverdichtung dient und erheblich weniger als 20.000 m<sup>2</sup> Grundfläche festgesetzt werden, soll er im beschleunigten Verfahren gem. §13a BauGB aufgestellt werden. Entsprechend entfallen Umweltprüfung, Umweltbericht, zusammenfassende Erklärung und Monitoring.

Aufgrund der Dringlichkeit des Neubauvorhabens startet das Verfahren mit dem Offenlegungsbeschluss. Parallel zum Offenlegungsbeschluss wird gleichzeitig auch der Aufstellungsbeschluss gefasst.

Die Beteiligung der Bürger, der Ämter und der Träger öffentlicher Belange wird im Sinne des § 13a BauGB parallel zur ersten Offenlage durchgeführt.

### 4. Kosten des Verfahrens

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, werden sämtliche Kosten, die im Zusammenhang mit der Planung und der Ausführung stehen, vom Investor/Grundstückseigentümer übernommen. Näheres regelt der Durchführungsvertrag.

### 5. Durchführungsvertrag

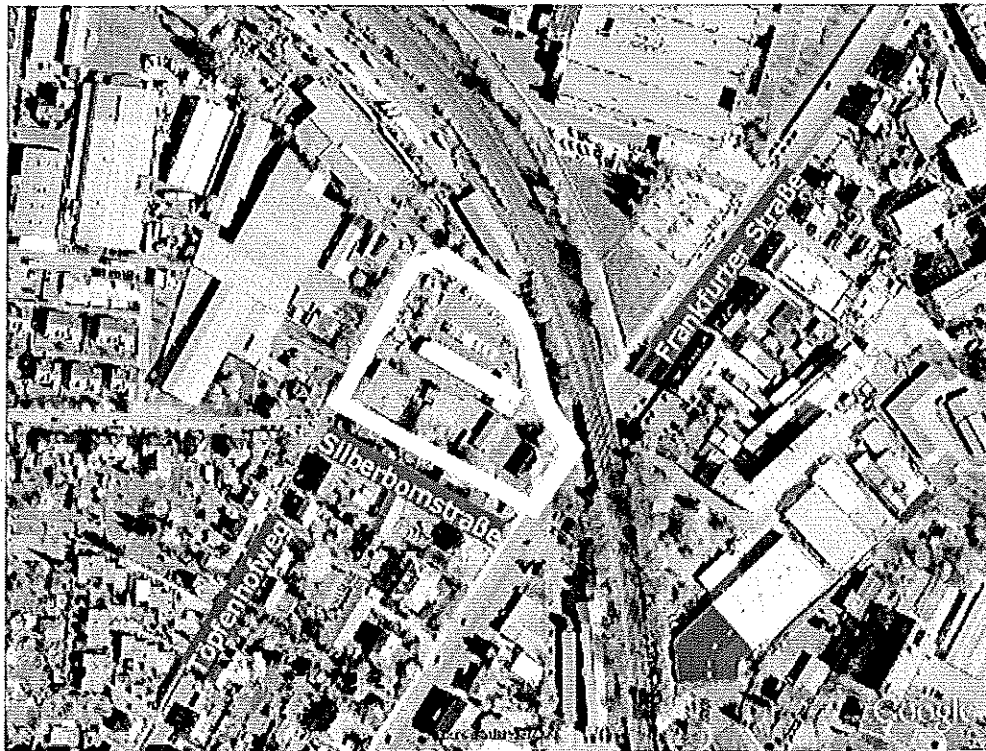
Gem. § 12 (1) BauGB wird mit dem Investor/Grundstückseigentümer ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In dem Durchführungsvertrag wird die Übernahme der Kosten festgeschrieben, der Zeitraum, bis zu dem das Projekt errichtet werden soll, festgelegt und die genaue Beschreibung des Vorhabens, insbesondere zu Art und Umfang der Anlieferung, zwingend festgeschrieben.

gez.  
Spangenberg

Kassel, 17.03.2010/18.07.2011/25.10.2011

---

Vorhabenbezogener Bebauungsplan  
Nr. VIII/7  
Frankfurter Straße 174



Begründung

Entwurf 14.10.2011



## Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. VIII/7 Frankfurter Straße 174

### Begründung

Stand: Entwurf 14.10.2011

Trägerin der Bauleitplanung:

Stadt Kassel

Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

Obere Königsstraße 8

34117 Kassel

Auftraggeber:

W. & L. Jordan GmbH, Kassel

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Klaus Köpping

Köpping Architektur+Planung



34125 Kassel, Wallstraße 2b

Tel. 0561 / 57 999-24 Fax. -25

arch.koepping@t-online.de

---

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Allgemein</b>	<b>4</b>
1.1 Anlass und Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	4
1.2 Planverfahren	4
1.3 Lage und räumlicher Geltungsbereich	5
<b>2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen</b>	<b>6</b>
2.1 Kommunale und regionale Entwicklungsplanung	6
2.2 Satzungen	6
2.3 Schalltechnisches Gutachten	6
2.4 Sonstige Planungsvorgaben und Hinweise	8
<b>3 Bestand</b>	<b>9</b>
3.1 Nutzung und Bebauung	9
3.2 Städtebauliche Situation	9
3.3 Erschließung und Verkehr	10
3.4 Freiflächen und Vegetation	11
3.5 Zusammenfassende Wertung	11
3.6 Bestandsplan und Fotodokumentation	12
<b>4 Vorhaben- und Erschließungsplan</b>	<b>16</b>
<b>5 Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall</b>	<b>20</b>
5.1 Merkmale des Vorhabens	20
5.2 Standort des Vorhabens	22
5.3 Merkmale der möglichen Auswirkungen	23
5.4 Bewertung der Vorprüfung	23
<b>6 Festsetzungen des Bebauungsplans</b>	<b>24</b>
6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise	24
6.2 Stellplätze und Verkehrsflächen	25
6.3 Grünflächen und Vegetation	25
6.4 Lärmschutz	26
6.5 Werbeanlagen	27
<b>7 Gesamtabwägung</b>	<b>28</b>
<b>8 Durchführungsvertrag</b>	<b>29</b>
<b>9 Sonstige planungsrelevante Angaben</b>	<b>30</b>
9.1 Flächen und Kennzahlen	30

## Quellen:

- (1) LK Argus Kassel GmbH: Schalltechnisches Gutachten, Kassel Oktober 2011
- (2) Blanke Ambrosius/Stadt Kassel: Verkehrsuntersuchung, Bochum 2009

## 1 Allgemein

### 1.1 Anlass und Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Die im Eigentum des Vorhabenträgers befindlichen Grundstücke Frankfurter Straße 174 und Töpfenhofweg 42 sind im Bestand durch suboptimale Altbausubstanz und Nutzungsstrukturen sowie eine umständliche innere Erschließung gekennzeichnet. Mit dem vorliegenden Vorhaben soll die Nutzung der Grundstücke durch den Neubau eines 3- bis 4-geschossigen Einzelhandels- und Bürogebäudes mit ca. 4.400 m<sup>2</sup> Geschossfläche und die Neuordnung der Parkplatzsituation optimiert werden. Die erforderlichen Pkw-Stellplätze sollen auf den Freiflächen vor und hinter dem Gebäude sowie auf einer angrenzenden ehemaligen Ausstellungsfreifläche nachgewiesen werden.

Aufgrund der geplanten Einzelhandelsflächen von zusammen ca. 1.220 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans erforderlich, mit dem das Vorhaben auf den Grundstücken Frankfurter Straße 174 und Töpfenhofweg 42 sowie der übrige Bestand auf dem Grundstück Töpfenhofweg 44 (Autowaschanlage) planungsrechtlich abgesichert werden soll.

### 1.2 Planverfahren

Da der Bebauungsplan der Innenentwicklung und Nachverdichtung dient, soll er im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt werden. Entsprechend entfallen Umweltprüfung, Umweltbericht, zusammenfassende Erklärung und Monitoring.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten im Sinne von § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als erfolgt und zulässig. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich.

Mit einem Geltungsbereich von ca. 0,87 ha wird der Schwellenwert gemäß § 13a Abs. 1 BauGB für die zulässige Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup> nicht erreicht. Es werden keine Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB beeinträchtigt.

Die beiden geplanten Einzelhandelsflächen überschreiten mit zusammen 1.470 m<sup>2</sup> Geschossfläche den Grenzwert gemäß Anlage 1 Nr. 18.6.2 UVPG (Bau eines Einkaufszentrums bzw. großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit einer zulässigen Geschossfläche von 1.200 m<sup>2</sup> bis 5.000 m<sup>2</sup>). In Verbindung mit Nr. 18.8 UVPG ergibt sich daraus das Erfordernis einer Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall gemäß § 3c UVPG.

Die Vorprüfung unter Punkt 6 hat keine Anhaltspunkte für eine UVP-Pflicht gemäß § 3c UVPG ergeben. Einer Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB steht daher nichts entgegen.

### **1.3 Lage und räumlicher Geltungsbereich**

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 0,87 ha gehört zur Gemarkung Niederzwehren, Flur 5, und umfasst die Flurstücke 80/7, 80/11, 80/12 sowie 80/17. Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- Im Nordwesten durch den Töpfenhofweg,
- im Südwesten durch die Nachbargrenze zu den Grundstücken Silberbornstraße 2A, 2B und Frankfurter Straße 176,
- im Südosten durch die Frankfurter Straße,
- im Osten und Nordosten durch die Güterbahnhofstraße.

## 2 Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

### 2.1 Kommunale und regionale Entwicklungsplanung

#### 2.1.1 Regionalplan Nordhessen (RPN 2009), Land Hessen

Der aktuelle Regionalplan stellt die Fläche als Vorranggebiet Siedlung Bestand dar.

#### 2.1.2 Flächennutzungsplan und Landschaftsplan, Zweckverband Raum Kassel

Im Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Raum Kassel, rechtswirksam seit dem 08.08.2009, ist das Plangebiet als 'gemischte Baufläche' ausgewiesen. Die angrenzenden Grundstücke an der Silberbornstraße sind ebenfalls als 'gemischte Baufläche' dargestellt. Der Geltungsbereich liegt im Landschaftsraum Nr. 141 des Landschaftsplans (Siedlungsgebiet Niederzwehren).

### 2.2 Satzungen

Für das Plangebiet ist die "Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen oder Garagen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder für das Gebiet der Stadt Kassel" in der jeweils gültigen Fassung maßgeblich.

Für die Erhaltung und Neupflanzung von Bäumen im Plangebiet ist die Baumschutzsatzung der Stadt Kassel in der jeweils gültigen Fassung maßgeblich.

### 2.3 Schalltechnisches Gutachten

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde ein schalltechnisches Gutachten durch das Büro LK Argus Kassel GmbH erstellt (1). Mit dem Gutachten wurden die relevanten Lärmimmissionen im Plangebiet und an der möglicherweise beeinträchtigten Nachbarbebauung betrachtet. Es wurden sowohl die Auswirkungen des Straßen- und Schienenverkehrs und die Vorbelastungen durch benachbarte Gewerbenutzungen auf das Plangebiet als auch die vom Plangebiet ausgehenden Lärmbelastungen untersucht. Die Lärmbelastungssituation wurde nach DIN 18005 und TA Lärm beurteilt. Im Zusammenhang mit den auftretenden Überschreitungen von Richt- bzw. Orientierungswerten wurden Hinweise und Festsetzungsvorschläge für den Bebauungsplan gegeben.

### 2.3.1 Eingangsdaten

Der DTV von 24.400 Kfz/24h in der Frankfurter Straße wurde der aktuellen Prognoseberechnung der Verkehrsuntersuchung Langes Feld entnommen. Für die Silberborn-, Güterbahnhofstraße und den Töpfenhofweg wurden DTV von 2.000 Kfz/24h angesetzt.

Der Straßenbahnverkehr in der Frankfurter Straße wurde laut Fahrplan mit 134 Fahrten je Richtung zur Tagzeit und 16 Fahrten nachts angesetzt. Auf der Bahnstrecke östlich des Plangebietes werden nach Angaben der DB AG 19 Fahrten tags und 10 Fahrten nachts prognostiziert.

Die Gewerbebetriebe nördlich bzw. nordwestlich des Plangebietes wurden im Rahmen der Vorbelastungsbetrachtung mit pauschalen flächenbezogenen Schalleistungspegeln zur Tagzeit einbezogen. Die Kfz-Waschanlage wurde nach ihren verschiedenen Emissionsquellen (Staubsauger, Hochdruckreiniger, Waschstraße, Haustechnik sowie Zu- und Abfahrten) separat betrachtet.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau wurden Emissionen der zugehörigen Park- und Anlieferverkehre, Abfallentsorgung sowie die Lüftungstechnik auf dem Dach betrachtet. Für das Berechnungsmodell der Parkplätze wurde angenommen, dass in der Zeit von 20-22 Uhr nur noch Abfahrten stattfinden, d. h. die Parkplätze sich leeren.

### 2.3.2 Schalltechnische Berechnung

Im Plangebiet und seiner Umgebung gelten als Mischgebiet folgende Orientierungs- und Immissionsrichtwerte:

Verkehrslärm (DIN 18005): 60 dB(A) tags, 50 dB(A) nachts

Gewerbelärm (TA Lärm): 60 dB(A) tags, 45 dB(A) nachts.

Es wurden Belastungen aus Verkehrslärm für Immissionsorte an allen Fassaden (jeweils EG und OG) des geplanten Gebäudes errechnet. Die Berechnung ergab eine Überschreitung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 um bis zu 4 dB(A) tags an der südöstlichen und nordöstlichen Fassade, die hauptsächlich auf den Verkehrslärm der Frankfurter Straße zurückzuführen ist. In Zusammenhang mit den gewerblichen Nutzungszeiten sind die Werte für die Nachtzeit irrelevant.

Belastungen aus Gewerbelärm in Zusammenhang mit dem geplanten Gebäude wurden zusätzlich für Immissionsorte an den Wohngebäuden Silberbornstraße 2A und 2B sowie am Hotel Frankfurter Straße 176 errechnet. Die Berechnung ergab lediglich eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte gemäß TA Lärm im OG des geplanten Gebäudes im Bereich über der Getränkeanlieferung um bis zu 6 dB(A) tags, jedoch nur zu Zeiten der Getränkeanlieferung.

An den benachbarten Wohn- und Hotelgebäuden werden die Immissionsrichtwerte eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

### 2.3.3 Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Büroräume im geplanten Gebäude vor verkehrsbedingten Immissionen wird ein ausreichender baulicher Schallschutz an den Außenbauteilen (Außenwand, Tür, Fenster) vorgeschlagen. Die erforderlichen Schalldämmmaße sind gemäß DIN 4109 zu dimensionieren. Bei ihrer Bemessung ist von Lärmpegelbereich III an der südwestlichen Fassade, an allen anderen Fassaden im Baufenster A von Lärmpegelbereich IV auszugehen.

Die Richtwertüberschreitung im OG oberhalb der Getränkeanlieferung kann alternativ durch aktive Schallschutzmaßnahmen (Überdachung des Anlieferbereiches) vermieden werden.

Es wird empfohlen, die Nutzungszeiten der Parkplätze bzw. die Öffnungszeiten der Einzelhandelsbetriebe durch Festsetzung zu begrenzen.

## 2.4 Sonstige Planungsvorgaben und Hinweise

### 2.4.1 Kampfmittel

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss grundsätzlich ausgegangen werden. Da auf den Grundstücken seit dem 2. Weltkrieg keine bodeneingreifenden Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 4 m durchgeführt wurden, können Kampfmittelräummaßnahmen notwendig werden. Dies ist im Regierungspräsidium Darmstadt, Kampfmittelräumdienst, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, [www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de) zu erfragen.

Im Verdachtsfall ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, gegebenenfalls nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden.

### 2.4.2 Heilquellenschutzgebiet

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb der quantitativen Schutzzone B 2 – äußere Schutzzone – des mit Datum vom 02.10.2006 (StAnz. 46/2006, S. 2634) amtlich festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannte Heilquelle „TB Wilhelmshöhe 3“, Gemarkung Wahlershausen der Stadt zu Gunsten der Thermalsolebad Kassel GmbH, Kassel. Die Vorgaben der Heilquellenschutzgebietsverordnung sind bei der weiteren Planung und der späteren Bauausführung zu beachten. Bohrungen, die tiefer als Kote 50 m unter NHN. in den Untergrund eindringen, bedürfen der vorherigen Genehmigung.

### 3 Bestand

#### 3.1 Nutzung und Bebauung

Das Plangebiet wird zurzeit durch verschiedene Gewerbebetriebe genutzt:

Auf dem Grundstück Frankfurter Straße 174 befindet sich ein älteres 2-geschossiges Bürogebäude, das zusammen mit dem hinterliegenden Lager von einer Werbeagentur genutzt wird. Die Betriebszeiten entsprechen den üblichen Büroarbeitszeiten zwischen 8 und 18 Uhr.

Das Grundstück Töpferhofweg 42 wird im vorderen Bereich von einem kleinen Getränke-Abholmarkt und hinterliegend durch Büroflächen der Firma Jordan genutzt, jeweils in 1-geschossigen Gebäuden. Insbesondere das hinterliegende Gebäude ist von suboptimaler, veralteter und für die gegenwärtige Nutzung eher ungeeigneter Bausubstanz.

Auf dem Grundstück Töpferhofweg 44 befindet sich ein Autowasch-Center mit einer umbauten Waschstraße, sechs überdachten SB-Waschplätzen und mehreren Staubsaugerstationen im Freien. Die Freifläche mit den SB-Waschplätzen und Staubsaugerstationen ist zur Güterbahntrasse hin angeordnet und wird durch das parallel zur Südwestgrenze angeordnete Waschstraßengebäude gegenüber den Wohnnutzungen an der Silberbornstraße abgeschirmt. Das Waschstraßengebäude hat jeweils eine Einfahrt an der nordwestlichen Stirnseite und an der Südwestseite. Die Öffnungszeiten sind Montag bis Freitag von 8-19 Uhr und Samstag 8-18 Uhr.

Ein Grundstücksstreifen am Töpferhofweg wird von der Firma Jordan als Ausstellungsfreigelände genutzt. Dort befinden sich Musterflächen mit Pflaster, Gartenbauelementen und Gartenhütten.

Da neben und zwischen den Gebäuden große Flächen für Pkw-Stellplätze, Anlieferungsgebiete und Zufahrten genutzt werden, ist die Bodenversiegelung im Plangebiet hoch. Zwar sind nur 28% der Grundstücksfläche überbaut, doch einschließlich der Stellplätze und ihrer Zufahrten wird eine GRZ von 0,82 erreicht. Der Anteil der versiegelten Oberflächen beträgt im Bereich des Vorhabens 80% und auf dem Grundstück des Autowasch-Centers 84%.

Das Gelände im Plangebiet steigt von der Frankfurter Straße zum Töpferhofweg ca. 6 m an. Ein Teil des Geländeanstiegs wird durch bis zu 2,20 m hohe Böschungsmauern an der Güterbahnhof- und Frankfurter Straße abgefangen. Das Betriebsgelände des Autowasch-Centers ist eben auf ca. 161,0 m ü. NHN angelegt.

#### 3.2 Städtebauliche Situation

Das Plangebiet befindet sich zwischen den Stadtteilzentren Südstadt und Frankfurter Tor/Niederzwehren. Das städtebauliche Umfeld wird von einer gewerbelastigen Mischnutzung, der Nähe zur Güterbahnstrecke und zur Frank-



furter Straße sowie dem angrenzenden Wohngebiet zwischen Leuschnerstraße und Park Schönfeld geprägt. Der erhöhte und eingegrünte Gleiskörper der Güterbahnstrecke sorgt für eine starke Trennwirkung zum Grünzug Park Schönfeld.

Südwestlich an das Plangebiet grenzen direkt die Grundstücke Silberbornstraße 2A und 2B sowie Frankfurter Straße 176 an, auf denen sich zwei 1-geschossige Einfamilienhäuser sowie an der Frankfurter Straße ein 2-geschossiges Hotel mit diversen Anbauten befinden. Auf der gegenüberliegenden Seite der Silberbornstraße sind gemischte Nutzungen - eine Autowerkstatt mit Reifenhandel sowie Geschosswohnungsbau - die im weiteren Verlauf der Silberbornstraße in reine Wohnnutzung übergehen.

Die gegenüberliegende Seite der Frankfurter Straße ist ebenfalls durch Mischung mit starken Gewerbeanteilen und einer heterogenen Randbebauung geprägt. Nordöstlich der Güterbahnstrecke gruppiert sich um die Frankfurter Straße ein stark gewerblich geprägter Stadtteil (HNA Presse- und Druckzentrum, THW, TÜV und andere Gewerbebetriebe an der Knorr- und Raiffeisenstraße).

In der Verlängerung der Güterbahnhofstraße steht ein altes DB-Lagergebäude aus dem Umfeld des Güterbahnhofs, das teilweise durch eine Schreinerei genutzt wird. Die nördlich angrenzende Nachbarschaft ist durch die Betriebs- und Verwaltungsgebäude der Firma Jordan geprägt. Direkt gegenüber des Plangebietes befindet sich die Zufahrt zum Lagerbereich, weiter östlich der Kundenbereich.

### **3.3 Erschließung und Verkehr**

Das Plangebiet liegt im fußläufigen Einzugsbereich der NVV-Haltestellen Bahnhof Niederzwehren, Leuschnerstraße und Töpfenhofweg, die von den Tramlinien 5 und 6 (268 Fahrten zwischen 6 und 22 Uhr, 32 Fahrten zwischen 22 und 6 Uhr) sowie den Buslinien 24 und 50 angefahren werden.

Das Plangebiet grenzt rundum an öffentliche Straßen und ist damit voll erschlossen. Die Ausfahrt aus der Güterbahnhof- und Silberbornstraße auf die Frankfurter Straße in Richtung Innenstadt erfordert als Linksabbieger erhöhte Aufmerksamkeit wegen der zu kreuzenden Tram auf dem Mittelstreifen.

Für die Frankfurter Straße kann in der Höhe des Planbereichs von einer Verkehrsbelastung von 24.400 Kfz/24h ausgegangen werden (2). Durch die Silberbornstraße und bei Rückstau vor der Ampel Leuschnerstraße auch durch die Güterbahnhofstraße verläuft der Zufahrtverkehr zum Wohngebiet zwischen Leuschnerstraße und Park Schönfeld.

Der Kundenverkehr des Autowasch-Centers und des Getränke-Abholmarktes fließt von der Frankfurter Straße überwiegend durch die Güterbahnhofstraße zu und über die Silberbornstraße ab. Gleiches gilt für die Zulieferverkehre. Die Zufahrt zum hinterliegenden Bürogebäude im Plangebiet erfolgt vom Töpfenhofweg am Getränke-Abholmarkt vorbei. Die Kunden- und Mitarbeiterzufahrt zur Werbagetur ist separat an der Frankfurter Straße.

Der Lagerbereich der Firma Jordan wird über die Zufahrt Töpfenhofweg 39-41 von durchschnittlich 30 Lkw und Transporten werktäglich angefahren. Der Kunden- und Anlieferverkehr fließt von der Frankfurter Straße überwiegend durch die Güterbahnhofstraße zu und über die Silberbornstraße ab.

Da die Stellplatzflächen nicht markiert und großzügig durchgehend asphaltiert sind, lässt sich der Stellplatzbestand nur ungefähr einschätzen. Im Bereich des Vorhabengrundstücks stehen ca. 42 Stellplätze zur Verfügung.

### **3.4 Freiflächen und Vegetation**

Der Vegetationsflächenanteil im Plangebiet ist mit 18% niedrig. Die Flächen bestehen überwiegend aus artenarmen Rasenflächen und Restflächen mit Ruderalvegetation. Die Freiflächen des Ausstellungsgeländes im nördlichen Teil des Plangebietes sind als Musterflächen gepflastert und teilweise gärtnerisch angelegt.

Durch Satzung geschützte Baumbestände befinden sich am Töpfenhofweg (3 Platanen), an der Ecke Frankfurter-/Güterbahnhofstraße (Trauerweide) sowie im Grenzbereich zum Grundstück Frankfurter Straße 176 (2 Ahorn, Linde).

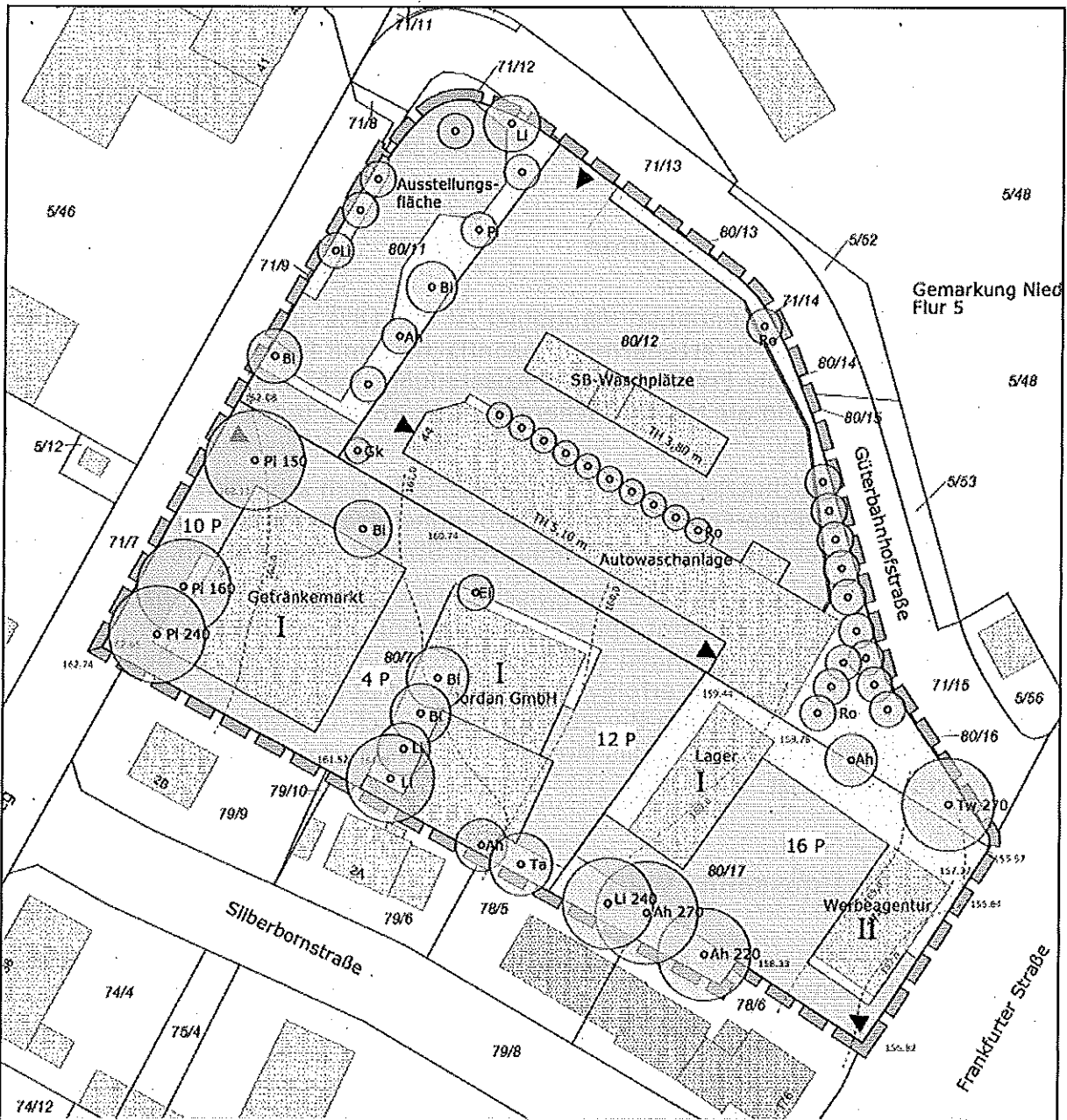
Der Baumbestand auf dem Streifen zwischen Plangebiet und angrenzenden Wohnnutzung wirkt insgesamt optisch abschirmend. Verschiedene Baumstandorte sind wegen der zu geringen Abstände untereinander oder zur Bebauung mittel- und langfristig nicht erfolgversprechend. Dies gilt insbesondere für sämtliche Neupflanzungen im Bereich des Autowasch-Centers. Die Ausstellungsfreifläche der Firma Jordan ist als Mustersammlung mit unterschiedlichen Baumarten bepflanzt.

### **3.5 Zusammenfassende Wertung**

Die Werte, Potenziale und Konflikte der Bestandssituation lassen sich wie folgt zusammenfassen:





- Rein gewerbliche Nutzung in teilweise veralteter, suboptimal nutzbarer Bau- substanz
- hohe Flächenversiegelung (82%) mit großen, nicht überschirmten Asphalt- flächen,
- aufgrund der hohen Versiegelung ungünstige kleinklimatische und wasser- ökologische Situation (Überwärmungsgebiet),
- geringer Anteil an Vegetationsflächen (18%) mit niedriger ökologischer Wertigkeit,
- teilweise schützenswerter Baumbestand, langfristig abgängige Baumstand- orte wegen zu geringen Abstandes zu Gebäuden,
- Lärmimmissionsbelastung durch Straßenverkehr, Anlieferverkehr, Güterbahnverkehr, Autowasch-Center.

### 3.6 Bestandsplan und Fotodokumentation



Bestandsaufnahme September 2011

#### Legende

-  Gebäudebestand
-  versiegelte Flächen
-  Vegetationsflächen
-  Baumstandorte



*Güterbahnhofstraße, im Hintergrund Frankfurter Straße und Bahnbrücke*



*Töpfenhofweg  
Richtung Nordost*



*Silberbornstraße  
Richtung Südwest*



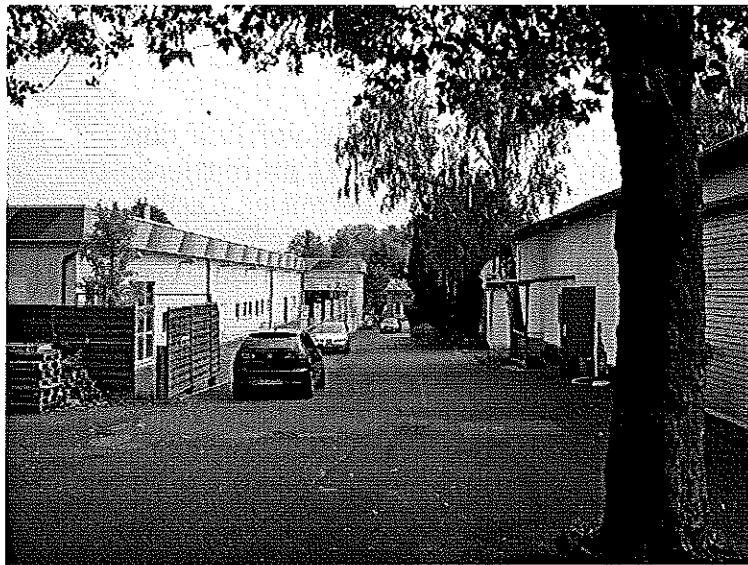
*Bürogebäude Frankfurter  
Straße 174*



*Hotel Frankfurter Straße 176*



*Rückwärtiges Gebäude  
Töpfenhofweg 42*



*Zufahrt Töpfenhofweg 42,  
rechts Getränke-Abholmarkt,  
links Autowaschstraße*



*Autowasch-Center, links SB-  
Washstände*



*Autowasch-Center*

## 4 Vorhaben- und Erschließungsplan

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Vorhaben sieht vor, auf den Grundstücken Frankfurter Straße 174 und Töpfenhofweg 42 im mittleren Bereich ein 3-geschossiges Einzelhandels- und Bürogebäude mit ca. 3.300 m<sup>2</sup> Geschossfläche zu errichten. Die vorhandenen Gebäude auf dem Grundstück sollen zu diesem Zweck abgebrochen und die Parkplatzsituation neu geordnet werden.

Der Neubau soll folgende Nutzungen aufnehmen:

- Möbelmarkt im Souterrain, Ausstellung und Verkauf, Lager und Nebenräume, Zugang von der Frankfurter Straße, Anlieferung östliche Längsseite, ca. 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, ca. 980 m<sup>2</sup> Nutzfläche;
- Getränkemarkt im EG, Zugang und Anlieferung vom Töpfenhofweg, ca. 420 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche/Nutzfläche;
- Büroflächen im EG und 1.OG, 4 Nutzungseinheiten, Zugang über Treppenhäuser an der Nord- und Südecke des Gebäudes, ca. 1.260 m<sup>2</sup> Nutzfläche;
- Lagerfläche im EG, Büroflächen zugeordnet, Anlieferung über Töpfenhofweg, ca. 290 m<sup>2</sup> Nutzfläche

Ein zweites Obergeschoss mit Büronutzungen ist als Option vorgesehen und fließt in die Festsetzungen des Bebauungsplans ein. In den Obergeschossen gruppieren sich die Nutzflächen um einen Lichthof. Für den geplanten Neubau ergeben sich folgende Flächenwerte:

- Grundfläche ca. 1.110 m<sup>2</sup>
- Geschossfläche ca. 3.330 m<sup>2</sup>
- Nutzfläche ca. 2.870 m<sup>2</sup>
- Verkaufsfläche zusammen ca. 1.220 m<sup>2</sup>.

Ein 2. Obergeschoss kann optional hinzukommen.

Aufgrund des ansteigenden Geländeverlaufs ergibt sich die Möglichkeit, das Gebäude ebenerdig auf dem Niveau des Souterrains (Frankfurter Straße, Möbelmarkt) und des Erdgeschosses (Töpfenhofweg, Getränke-Abholmarkt) zu erschließen.

Die Anlieferung zu den verschiedenen Nutzungseinheiten erfolgt getrennt. Der Möbelmarkt wird mit einem Sattelschlepper ca. 1 x wöchentlich angefahren. Das Fahrzeug soll vom Töpfenhofweg über die Rampe vor der östlichen Seite das Gebäude anfahren. Die Anlieferung des Getränkemarktes erfolgt ca. 2 x wöchentlich mit Lkw ebenfalls über den Töpfenhofweg.

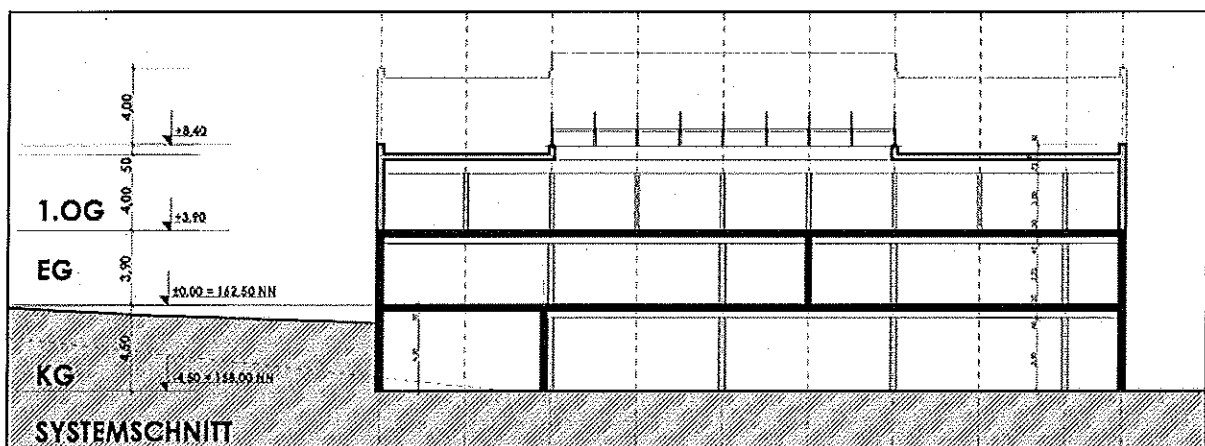
Für die geplanten Nutzungen sind gemäß Stellplatzsatzung zusammen 62 Stellplätze nachzuweisen. Davon sind 19 Stellplätze dem Möbelmarkt im Souterrain zugeordnet und werden auf der südöstlichen Freifläche nachgewiesen. Auf der nordwestlichen Freifläche werden für den Getränkemarkt 9 Stellplätze und für die Büro- und sonstigen Nutzungen 34 Stellplätze nachgewiesen. Die Stellplätze

an der den angrenzenden Wohngrundstücken nahe gelegenen Fahrgasse sind ausschließlich den Mitarbeitern vorbehalten, um in dieser Zone den Parkverkehr zu begrenzen.

Weitere, über den Mindestnachweis hinausgehende Stellplätze sollen auf der ehemaligen Ausstellungsfreifläche angeboten werden, um Spitzen im Kundenverkehr abdecken zu können und den Parksuchverkehr bei annähernder Vollausslastung zu reduzieren. Insgesamt werden 76 Stellplätze angeboten. Die Stellplätze erhalten eine versickerungsfreundliche Oberfläche, die Zufahrten werden u. a. aus Lärmschutzgründen mit asphaltierter Oberfläche ausgeführt. Die einschließlich der Stellplätze und ihrer Zufahrten überbaute Grundfläche beträgt 4.472 m<sup>2</sup>.

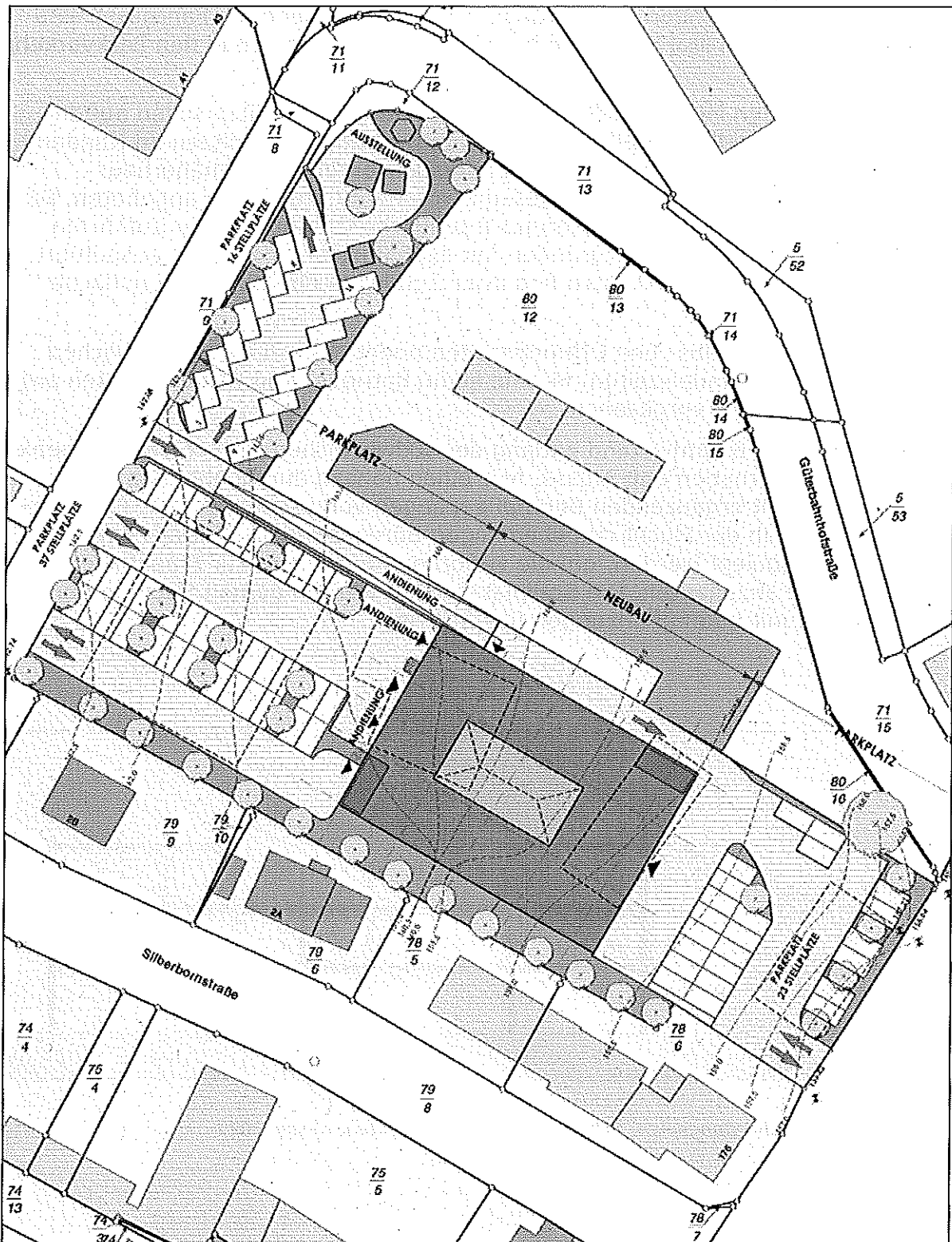
Die geplanten Betriebs- und Öffnungszeiten orientieren sich an den üblichen Büro- und Einzelhandelszeiten. Es sind keine Betriebs- und Öffnungszeiten zwischen 22 und 6 Uhr vorgesehen.

Der vorhandene Baumbestand entlang der südwestlichen Grenze des Plangebietes gibt dem Vorhaben den Anlass, hier einen nahezu durchgehenden Grünstreifen mit ergänzenden Baumpflanzungen vorzusehen. An der Frankfurter Straße soll in der Flucht des ehemaligen Bürogebäudes ebenfalls eine Baumreihe angelegt werden, um die verlorene Raumkante zur Frankfurter Straße zumindest anzudeuten. Die Stellplatzflächen werden gemäß Satzung der Stadt Kassel mit Baumpflanzungen überschirmt.

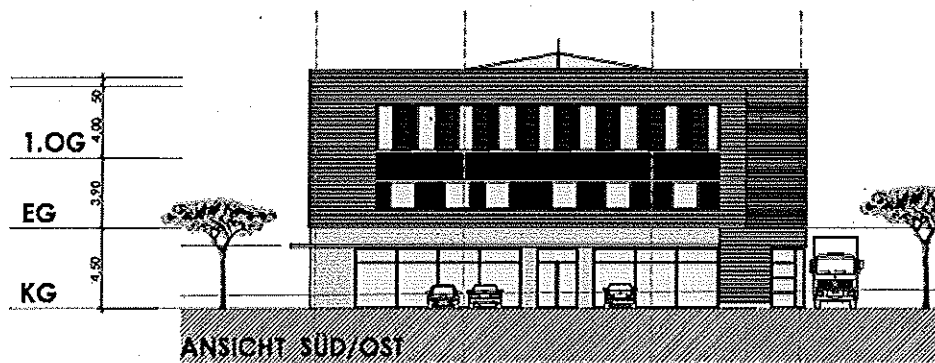


Vorhaben- u. Erschließungsplan, Schnitt, Beissner Architekten, Kassel 2011

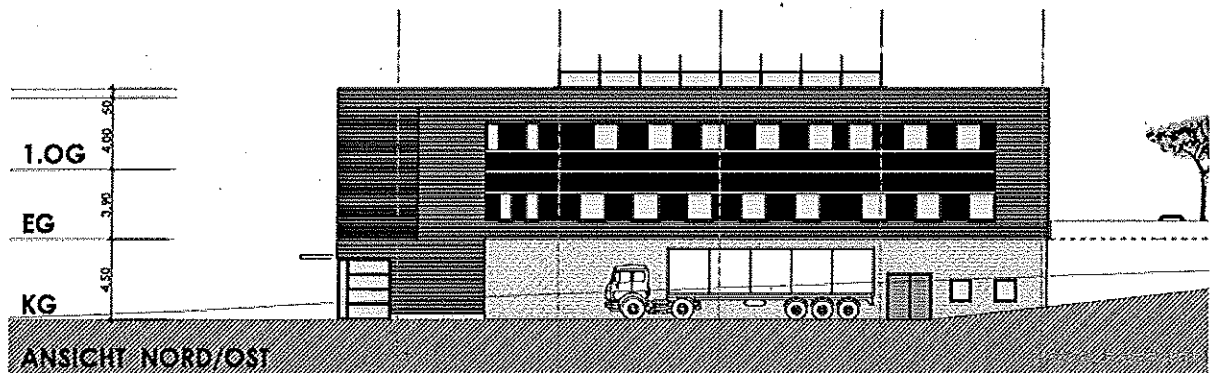




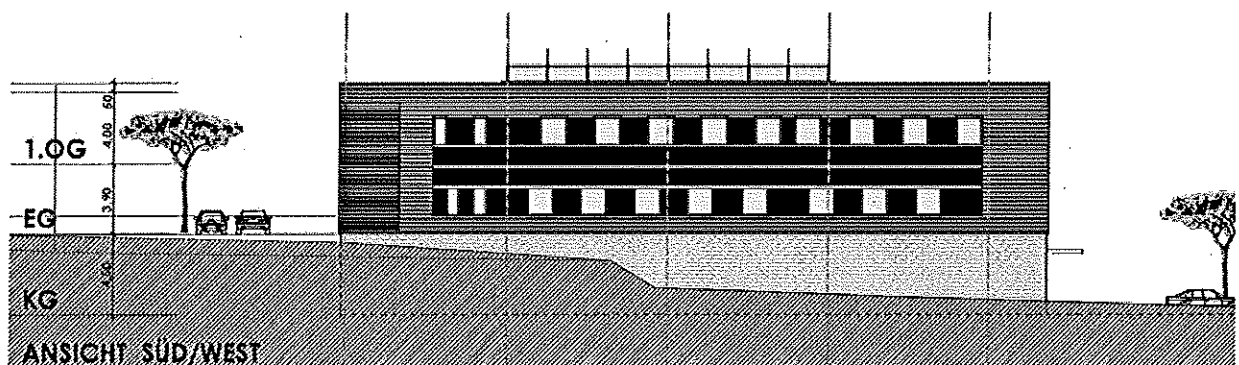
Vorhaben- u. Erschließungsplan, Lageplan, Beissner Architekten, Kassel 2011



*Ansicht Frankfurter Straße*



*Ansicht Töpfenhofweg*



Vorhaben- u. Erschließungsplan, Ansichten, Beissner Architekten, Kassel 2011

## 5 Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall

(gemäß §3c UVPG)

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. VIII/7 wird die Errichtung eines Einzelhandels- und Bürogebäudes mit Einzelhandelsflächen von zusammen ca. 1.470 m<sup>2</sup> (Brutto-)Geschossfläche ermöglicht. Damit wird der Grenzwert gemäß Anlage 1 Nr. 18.6.2 UVPG überschritten (Bau eines Einkaufszentrums bzw. großflächigen Einzelhandelsbetriebes mit einer zulässigen Geschossfläche von 1.200 m<sup>2</sup> bis 5.000 m<sup>2</sup>).

In Verbindung mit Nr. 18.8 ergibt sich daraus das Erfordernis einer Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall gemäß § 3c UVPG. Diese überschlägige Prüfung ist nach den Kriterien der Anlage 2 zum UVPG durchzuführen.

Das bestehende Autowasch-Center bleibt unverändert und wird nicht in die Vorprüfung einbezogen.

### 5.1 Merkmale des Vorhabens

Die Merkmale eines Vorhabens sind gemäß UVPG Anlage 2 Nr. 1 insbesondere hinsichtlich der Kriterien Größe des Vorhabens, Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen sowie Unfallrisiko insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien zu beurteilen.

#### 5.1.1 Größe

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. VIII/7 wird die Errichtung eines Einzelhandels- und Bürogebäudes mit einer überbauten Grundfläche von ca. 1.110 m<sup>2</sup>, maximal 3.620 m<sup>2</sup> Nutzfläche und 4.400 m<sup>2</sup> Geschossfläche einschließlich des optionalen 2. Obergeschosses ermöglicht. Dem Vorhaben sind maximal 80 Pkw-Stellplätze zugeordnet. Die Grundstücksfläche des Vorhabens beträgt 5.324 m<sup>2</sup>.

#### 5.1.2 Nutzung und Gestaltung der Naturraumpotenziale

Die Grundfläche des Neubaus verringert sich gegenüber dem Bestand um 439 m<sup>2</sup> auf 1.110 m<sup>2</sup> (entspricht einer GRZ von 0,21). Einschließlich der Stellplätze mit ihren Zufahrten erhöht sich die überbaubare Grundfläche auf dem Vorhabengrundstück um 226 m<sup>2</sup> auf 4.472 m<sup>2</sup>, das sind gemäß Festsetzung 84% der Grundstücksfläche.

Die Vegetationsfläche verringert sich auf dem Vorhabengrundstück entsprechend um 226 m<sup>2</sup>. Bis zu 1.000 m<sup>2</sup> bisher versiegelte Oberflächen (asphaltierte Hofflächen) erhalten eine versickerungsfreundliche Gestaltung (80 Stellplätze à 12,5 m<sup>2</sup>). Es entstehen bis zu 1.110 m<sup>2</sup> begrünte Dachflächen.

6 Bäume entfallen bei Umsetzung des Vorhabens, 13 Laubbäume werden zum dauerhaften Erhalt festgesetzt, mindestens 23 Laubbäume angepflanzt.

### 5.1.3 Abfallerzeugung

Es werden überwiegend recycelbare Abfälle in geringen Mengen erzeugt. Aus dem Möbelmarkt ist im Wesentlichen Verpackungsmaterial und Ausschuss aus Holz, Karton und Kunststoff zu erwarten, aus dem Getränke-Abholmarkt Glasbruch und Verpackungsmaterial aus Karton. Die Büronutzungen erzeugen überwiegend papierhaltige Abfälle. In der zur Werbeagentur gehörenden Werkstatt fallen bei der Herstellung von Werbeträgern Abfälle aus Kunststoff, Druck- und Lackfarben, Kunststofffolien an.

Die Abfälle werden gemäß Stand der Technik gelagert, regelmäßig abgefahren und ordnungsgemäß dem Recycling zugeführt bzw. fachgerecht entsorgt.

Der Flaschenrücklauf des Getränkemarktes kann nicht als Abfallerzeugung betrachtet werden. Er besteht überwiegend aus Pfandflaschen aus Glas oder PE-Kunststoff, die regelmäßig der Wiederverwendung oder dem Recycling zugeführt werden.

### 5.1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen

werden durch folgende Nutzungen und technische Einrichtungen verursacht:

- Gebäudeheizung:

Die Gebäudeheizung erfolgt durch Erdwärmepumpen und Gasbrennwertkessel. Die damit verbundenen Emissionen sind minimiert.

- Raumlüftung:

Die Anlagen für Raumlüftung werden auf dem Gebäudedach angeordnet und halten bezüglich der Lärm- und Geruchsemissionen die umwelttechnischen Vorschriften ein. Es wird ausreichend Abstand zu benachbarten Wohnnutzungen eingehalten.

- Anlieferfahrten:

Der Möbelmarkt wird mit einem Sattelschlepper ca. 1 x wöchentlich angefahren. Das Fahrzeug soll vom Töpfenhofweg über die Rampe vor der östlichen Seite das Gebäude anfahren. Die Anlieferung des Getränkemarktes erfolgt ca. 2 x wöchentlich über den Töpfenhofweg mit Lkw an der nordwestlichen Gebäudeseite. Die Anfahrt erfolgt über die östliche der beiden Fahrgassen, um einen möglichst großen Abstand zur angrenzenden Wohnnutzung einzuhalten. Die Anlieferfahrten erfolgen ausschließlich zur Tagzeit (6-22 h). Die Lärmbelastung der angrenzenden Wohn- und Hotelnutzung durch die Anlieferfahrten wurde im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens (1) untersucht. Es kommt zu dem Ergebnis, dass die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden.

- Parkverkehr:

Es sind insgesamt 76 Pkw-Stellplätze in folgenden Bereichen vorgesehen:

- 23 Stellplätze auf der Freifläche an der Frankfurter Straße, Kunden und Mitarbeiter des Möbelmarktes;
- 13 Stellplätze an der westlichen Fahrgasse, Zufahrt vom Töpfenhofweg, nur für Mitarbeiter;

- 24 Stellplätze an der mittleren Fahrgasse, Zufahrt vom Töpfenhofweg, Kunden des Getränke-Abholmarktes, Mitarbeiter;
- 16 Stellplätze auf dem ehemaligen Ausstellungsfreigelände, Zufahrt vom Töpfenhofweg, Kunden und Mitarbeiter.

Die Lärmbelastung der angrenzenden Wohn- und Hotelnutzung durch den Parkverkehr wurde im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens (1) untersucht. Es kommt zu dem Ergebnis, dass die zulässigen Grenzwerte nicht überschritten werden.

#### 5.1.5 Unfallrisiko

Es werden keine gefährlichen Stoffe verarbeitet oder gelagert und keine gefährlichen Technologien angewendet. Der Betrieb der gewerblichen Flächen erfolgt gemäß den einschlägigen Betriebs- und Sicherheitsvorschriften und ist mit keinen außergewöhnlichen Risiken verbunden.

#### 5.1.6 Bewertung der Vorhabenmerkmale

Zusammenfassend betrachtet weist das Vorhaben keine erheblichen umweltunverträglichen Merkmale auf.

### 5.2 Standort des Vorhabens

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich der in UVPG Anlage 2 Nr. 2 genannten Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

#### 5.2.1 Nutzungskriterien

Im Plangebiet befinden sich zurzeit rein gewerbliche Nutzungen (Getränke-Abholmarkt, Werbeagentur, Büroflächen) in teilweise veralteter, suboptimal nutzbarer Bausubstanz. Die bestehende Nutzungsqualität des Standortes ist gering zu bewerten.

#### 5.2.2 Qualitätskriterien

Das Vorhabengebiet besteht aus einem zu 29% bebauten Grundstück mit hoher Flächenversiegelung (80%) durch große, nicht überschirmte Asphaltflächen. Aufgrund der hohen Versiegelung ist die Bestandssituation kleinklimatisch und wasserökologisch ungünstig (Überwärmungsgebiet). Der Anteil an Vegetationsflächen ist mit 20% niedrig, die Flächen bestehen überwiegend aus artenarmen Rasenflächen und Restflächen mit Ruderalvegetation von niedriger ökologischer Wertigkeit. Auf dem Vorhabengebiet befinden sich 7 Baumstandorte von hoher ökologischer Wertigkeit, die durch Satzung geschützt sind. Es sind keine Ober-

flächengewässer vorhanden. Es wurden keine besonders schützenswerten Tier- oder Pflanzenarten festgestellt.

Die vorhandenen Naturraumpotenziale im Vorhabengebiet sind mit Ausnahme der o. g. Bäume gering zu bewerten.

### 5.2.3 Schutzkriterien

Das Plangebiet liegt im Heilquellenschutzgebiet. Das Vorhaben hat bei Beachtung der Vorgaben aus der Heilquellenschutzverordnung keine Auswirkung auf dieses Schutzkriterium. Weitere Schutzkriterien liegen nicht vor.

### 5.2.4 Bewertung des Vorhabenstandortes

Die ökologische Empfindlichkeit des Gebietes ist im Hinblick auf Nutzungs- und Schutzkriterien als unerheblich zu bewerten.

## 5.3 Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter UVPG Anlage 2 Nr. 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist dem Ausmaß, der Schwere und Komplexität, der Wahrscheinlichkeit, der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen Rechnung zu tragen.

Eine weitgehend versiegelte, innerstädtische Fläche mit gering einzustufender Qualität der Nutzung und Naturraumpotenziale wird durch ein Vorhaben ohne erhebliche umweltunverträgliche Merkmale bebaut.

Die Lärmbelastung empfindlicher Nutzungen auf dem Vorhabengrundstück und angrenzender Bereiche durch das Vorhaben wurde im Rahmen eines Schalltechnischen Gutachtens (1) untersucht. Es kommt zu dem Ergebnis, dass die zulässigen Richtwerte an der benachbarten Wohn- und Hotelnutzung durch Lärmemissionen in Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht überschritten werden. Im Bereich des Vorhabens selbst können partielle Orientierungs- und Richtwertüberschreitungen durch passive Schallschutzmaßnahmen an Außenbauteilen kompensiert werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter können als umweltunerheblich eingestuft werden.

## 5.4 Bewertung der Vorprüfung

Da die überschlägige Prüfung keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen von Umweltbelangen feststellen konnte, ist eine vertiefende Ermittlung durch eine UVP im Sinne des § 3 c (1) UVPG nicht erforderlich.

## 6 Festsetzungen des Bebauungsplans

### 6.1 Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise

Bei der Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung besteht bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen gemäß §12 Abs. 3 BauGB keine Bindung zur Einordnung in die Baugebietstypen der Baunutzungsverordnung, da mit dem Plan die Zulässigkeit eines spezifischen, konkreten Vorhabens erreicht werden soll. Somit ist der vorliegende Vorhaben- und Erschließungsplan Grundlage und Bestandteil des Bebauungsplans und bildet die Vorgabe für die Festsetzungen.

#### 6.1.1 Baugebiet der Zweckbestimmung „Einzelhandel und Büros“

Dieses Baugebiet bildet den Vorhaben- und Erschließungsplan ab. Entsprechend werden als bauliche Nutzung ein Gebäude mit Einzelhandelsflächen bis zu insgesamt 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie Büro- und Lagerflächen zugelassen. Bei den verschiedenen Nutzungsarten ist lediglich die Begrenzung des Einzelhandelsflächenanteils erforderlich.

Die zulässige überbaubare Grundfläche innerhalb des Baufensters wird dem Vorhaben folgend auf 1.110 m<sup>2</sup> begrenzt. Damit besteht für die Anordnung des Vorhabens im Baufenster ein kleiner Spielraum, um in der weiteren Planungsphase ggfs. auf die Geländetopografie reagieren zu können. Die überbaubare Fläche im Baufenster entspricht einer GRZ von 0,21.

Für die Berechnung der erforderlichen Abstandsflächen des Gebäudes insbesondere zu Nachbargrenzen gelten auch innerhalb des Baufensters die Berechnungsregeln gemäß §6 HBO.

Die Gesamt-Geschossfläche ist konkret begrenzt, die Festsetzung einer GFZ erübrigt sich. In den zulässigen 4.400 m<sup>2</sup> Geschossfläche ist das im Vorhaben- und Erschließungsplan dargestellte optionale 2. OG enthalten. Gemäß §20 BauNVO werden nur die Bruttoflächen oberirdischer Geschosse gezählt. Das geplante Souterrain mit der Einzelhandelsfläche befindet sich wegen des ansteigenden Geländes teilweise unter Geländeneiveau, dürfte im Mittel aber baurechtlich auch als oberirdisches Geschoss zählen. Die zulässige Geschossfläche entspricht einer GFZ von 0,83. Die Obergrenze beträgt gemäß §17 BauNVO für Mischgebiete 1,2.

Aufgrund der Festsetzung absoluter Gebäudehöhen und der Geschossflächenobergrenze kann auf die Angabe von Geschosszahlen verzichtet werden. Die absolute Höhe des Gebäudes einschließlich des optionalen 2. OG wird dem Vorhaben- und Erschließungsplan folgend auf 175,0 m ü. NHN. begrenzt. Dies bedeutet an der nordwestlichen Gebäudeseite eine maximale Höhe von 12,5 m und an der südöstlichen Gebäudeseite eine maximale Höhe von 17 m über Gelände.

### 6.1.2 Baugebiet der Zweckbestimmung „Autowaschanlage“

Das Baugebiet dient zur planungsrechtlichen Absicherung des Bestands auf diesem Grundstück. Entsprechend wird als bauliche Nutzung eine Autowaschanlage mit umbauter Waschstraße und bis zu 6 SB-Waschplätzen zugelassen. Staubsaugerstationen und andere üblicherweise zu einer Autowaschanlage gehörende Nutzungen müssen in der Festsetzung nicht separat aufgezählt werden. Die Baufenster bilden den Bestand ab und bestimmen die zulässige überbaubare Grundfläche.

Aufgrund der Festsetzung absoluter Gebäudehöhen kann auf die Angabe von Geschossezahlen verzichtet werden. Wegen der bestehenden Gebäudelänge größer 50 m ist die Festsetzung geschlossener Bauweise erforderlich.

## 6.2 Stellplätze und Verkehrsflächen

Die zulässige Zahl der Pkw-Stellplätze wird für das Baugebiet „Einzelhandel und Büros“ auf 80 beschränkt. Garagen außerhalb des Baufensters sollen nicht zulässig sein. Mit der Festsetzung kann das Stellplatzangebot im Vorhaben- und Erschließungsplan umgesetzt werden, gleichzeitig werden dem Parkverkehr hinsichtlich seiner Auswirkungen insbesondere auf die angrenzenden Wohnnutzungen Grenzen gesetzt.

Die Fläche für Stellplätze „St 1“ ist ausschließlich Mitarbeiter-Stellplätzen vorbehalten. Damit wird in diesem zur angrenzenden Wohnnutzung nahe gelegenen Parkplatzbereich die Lärmerzeugung durch Kundenverkehr mit hohen Wechselraten, Ein-/Ausladegeräuschen und Heckklappenschlägen ausgeschlossen. Diese Zufahrtsbeschränkung ist durch bauliche oder organisatorische Maßnahmen sicherzustellen (Schranke, Verkehrsschild).

Es wird gemäß §19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO festgesetzt, dass im Geltungsbereich die zulässige Grundfläche durch Stellplätze mit ihren Zufahrten bis zu einer Grundflächenzahl von 0,84 überschritten werden darf. Diese Festsetzung ist erforderlich, da §19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO die Überschreitung der zulässigen Grundfläche nur bis zu 50% und einer GRZ von maximal 0,8 zulässt. Damit kann bei den durch die Baufenster bestimmten relativ geringen zulässigen Gebäudegrundflächen dem betriebstypisch großen Stellplatzbedarf entsprochen werden.

Mit der Festsetzung einer versickerungsfreundlichen Oberflächengestaltung der Stellplätze kann den Vorgaben der Stellplatzsatzung entsprochen und die hohe Oberflächenversiegelung des Grundstücks im Bestand reduziert werden (80 Stellplätze à 12,5 m<sup>2</sup> entspricht 1.000 m<sup>2</sup>).

## 6.3 Grünflächen und Vegetation

Als private Grünflächen gemäß §9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB werden der im Vorhaben- und Erschließungsplan enthaltene Grünstreifen entlang der Nachbargrenze zum Hotel und den Wohnhäusern sowie die vorhandene Grünfläche im Randbe-



reich des Autowasch-Centers festgesetzt. Damit sollen eine Mindestbegrünung im Plangebiet und der Abstand zur angrenzenden Wohnbebauung gesichert werden.

Es werden 13 Laubbäume als zu erhalten festgesetzt, die teilweise unter dem Schutz der Baumschutzsatzung stehen. Zusätzlich sind im Plan 9 Pflanzstandorte für mittel- und großkronige Laubbäume standortgerechter und heimischer Arten als Hochstamm mit einem Stammumfang von mindestens 14 cm festgesetzt. Mit diesen Baumpflanzungen soll die Baumreihe auf dem abschirmenden Grünstreifen zur Wohnbebauung hin vervollständigt und an der Frankfurter Straße die baulich nicht mehr vorhandene Raumkante dargestellt werden. Der Straßenraum an der Güterbahnhofstraße soll im vorderen Abschnitt dadurch ebenfalls besser gefasst werden. Die zeichnerisch festgesetzten Pflanzstandorte können nach technischem Erfordernis geringfügig verschoben werden.

Zur Sicherung der grundstücksbezogenen Mindestbepflanzung soll je 250 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche mindestens ein Laubbaum der oben genannten Qualität gepflanzt werden. Nach anderen Festsetzungen erforderliche oder vorhandene Laubbäume können auf die Mindestbepflanzung des Grundstückes angerechnet werden. Das betrifft die zeichnerisch festgesetzten Baumstandorte und die gemäß Stellplatzsatzung erforderlichen Baumpflanzungen.

Für das Vorhabengrundstück mit 5.324 m<sup>2</sup> ergibt sich daraus eine Mindestbepflanzung von 22 Bäumen, die durch die nach Stellplatzsatzung erforderlichen 14 Baumpflanzungen und die 9 Baumpflanzungen an den zeichnerisch festgesetzten Standorten bereits erfüllt wird. Damit besteht auf dem Vorhabengrundstück eine Pflanzpflicht von insgesamt 23 Laubbäumen.

Korrespondierend zur maximal überbaubaren Grundfläche wird ein Mindestanteil von 14% des Grundstücks als Vegetationsfläche festgesetzt. Auf Neu- und Ersatzbauten sind Dachflächen mit einer Neigung bis 15° vollflächig extensiv zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Bei Umsetzung kann bis zu 1.110 m<sup>2</sup> begrünte Dachfläche entstehen. Mit diesen Festsetzungen soll das Mikroklima am Standort und die Regenrückhaltefähigkeit der Oberflächen verbessert werden.

#### **6.4 Lärmschutz**

Im Schalltechnischen Gutachten (1) wurden Überschreitungen der Richt- und Orientierungswerte für die Büronutzung in Baufenster A errechnet (siehe 2.3).

Für die Büronutzung in Baufenster A ist deshalb ein ausreichender Schutz vor Schallimmissionen durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude nach DIN 4109 zu planen und auszuführen. Eine ausreichende Belüftung ist zu gewährleisten. Bei der Bemessung der erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße (erf. R'<sub>w,res</sub>) ist von folgenden Lärmpegelbereichen auszugehen:

Bereich	Lärmpegelbereich nach DIN 4109	maßgeblicher Außenlärmpegel	erf. R'w, res für Büroräume und ähnliches
Baufenster A: Südwestl. Baugrenze	III	61-65 dB(A)	30 dB
übrige Fassaden	IV	66-70 dB(A)	35 dB

Zum Schutz der angrenzenden Wohnnutzungen ist die Zu- und Abfahrt zu den Stellplätzen, Anlieferverkehr sowie der Betrieb der Autowaschanlage nur zur Tagzeit (6:00–22:00 Uhr) zulässig.

Die Festsetzung der Fläche für Stellplätze „St 1“ (ausschließlich Mitarbeiter-Stellplätze) dient ebenfalls dem Schutz der angrenzenden Wohnnutzung (siehe 6.2).

### 6.5 Werbeanlagen

Werbeanlagen dürfen die Traufe des Gebäudes nicht überragen. Selbständige Werbeanlagen (Pylone, Stelen) dürfen höchstens 5 m hoch sein. In den Randbereichen an der Frankfurter Straße, der Güterbahnhofstraße und dem Töpfenhofweg ist jeweils ein Pylon zulässig. Darüber hinaus sind im südwestlichen Randbereich, der an Wohn- und Hotelnutzungen angrenzt, keine Werbeanlagen zulässig. Nicht zulässig sind Anlagen mit weit sichtbarem, wechselndem, bewegtem oder grellem Licht (z. B. Skybeamer, Laufschriften, Monitore und Bildschirme) sowie freistehende Werbetafeln mit einer Einzelfläche von mehr als 5 m<sup>2</sup>.

Damit sollen störende Auswirkungen der Werbeanlagen auf das Stadtbild und übermäßige Lichtimmissionen in angrenzenden Wohnnutzungen begrenzt werden.

## 7 Gesamtabwägung

Mit Umsetzung des vorliegenden Bebauungsplans wird ein zur Zeit suboptimal genutztes innerstädtisches Gelände einer adäquaten Nutzung zugeführt, die Errichtung eines 3-geschossigen Einzelhandels- und Bürogebäudes mit ca. 3.300 m<sup>2</sup> Geschossfläche sowie die vorhandene Autowaschanlage planungsrechtlich abgesichert.

Aufgrund des Vorhabenbezuges wurden sich wesentlich unterscheidende Lösungen gemäß § 3 BauGB nicht untersucht.

Bei Umsetzung der Festsetzungen ist voraussichtlich mit folgenden Auswirkungen zu rechnen:

- es wird ein Einzelhandels- und Bürogebäude mit max. 4.400 m<sup>2</sup> Geschossfläche und 1.220 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche errichtet,
- es wird 1.549 m<sup>2</sup> alte und suboptimale Bausubstanz abgerissen,
- durch den Neubau werden ca. 35 Arbeitsplätze gesichert,
- die überbaute Grundfläche ohne Stellplätze mit ihren Zufahrten gemäß §19 Abs. 4 BauNVO verringert sich gegenüber dem Bestand um 429 m<sup>2</sup> auf 2.045 m<sup>2</sup> (entspricht einer GRZ von 0,23). Einschließlich der Stellplätze mit ihren Zufahrten erhöht sich die Grundfläche um 216 m<sup>2</sup> auf 7.331 m<sup>2</sup> (entspricht einer GRZ von 0,84),
- die Vegetationsflächen verringern sich um 216 m<sup>2</sup> auf 1.397 m<sup>2</sup> (entspricht 16% der Grundstücksfläche),
- durch die Anlage der Stellplätze mit versickerungsfreundlicher Oberfläche werden bis zu 1.000 m<sup>2</sup> bisher versiegelte Oberflächen teilentsiegelt,
- es entstehen bis zu 1.110 m<sup>2</sup> begrünte Dachflächen,
- es entsteht eine Pflanzpflicht von mindestens 23 Laubbäumen.

Die Eingriffe gelten als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung als erfolgt oder zulässig. Ein Eingriffsausgleich ist nicht erforderlich. Die im Bebauungsplan festgelegten Maßnahmen zur Minderung schädlicher Umweltauswirkungen berücksichtigen die Belange des Umwelt- und Naturschutzes und der Landschaftspflege.

Der Stadt Kassel entstehen bei Umsetzung des Bebauungsplans keine Kosten.

## 8 Durchführungsvertrag

Der im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes mit dem Vorhabenträger abgeschlossene Durchführungsvertrag regelt die Verpflichtung des Vorhabenträgers, die Planungskosten in vollem Umfang zu tragen und das Bauvorhaben nach Erteilung der Baugenehmigung umzusetzen. Die in diesem Zusammenhang vorgesehenen grünordnerischen Maßnahmen müssen in der der Fertigstellung des Gebäudes nachfolgenden Vegetationsperiode umgesetzt sein.

## 9 Sonstige planungsrelevante Angaben

### 9.1 Flächen und Kennzahlen

<b>Grundstücksflächen</b> Gemarkung Niederzwehren, Flur 5	m2
Baugebiet Einzelhandel u. Büros (Flurstücke 80/7, 80/11, 80/17)	5.324
Baugebiet Autowaschanlage (Flurstück 80/12)	3.404
Geltungsbereich Bebauungsplan VIII/7	8.728

<b>Bodennutzung Bestand</b>	überbaut m2	versiegelt m2	Grünfläche		Gesamt m2
			m2	%	
Einzelhandel u. Büros	1.549	2.697	1.078	20	5.324
Autowaschanlage	925	1.944	535	16	3.404
<b>Gesamt</b>	<b>2.474</b>	<b>4.641</b>	<b>1.613</b>	<b>18</b>	<b>8.728</b>

<b>Flächenfestsetzungen Bebauungsplan</b>	Grundflä- che m2	sonst. m2	Mindestgrün		Gesamt m2
			m2	%	
Baugebiet Einzelhandel u. Büros	1.110	3.362	852	16	5.324
Baugebiet Autowaschanlage	935	1.924	545	16	3.404
<b>Gesamt</b>	<b>2.045</b>	<b>5.286</b>	<b>1.397</b>	<b>16</b>	<b>8.728</b>

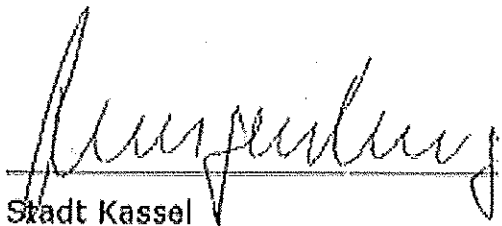
<b>Grundflächen</b>	GR <sup>1</sup> Bestand m2	GR <sup>1</sup> B-Plan m2	≈ GRZ1
Baugebiet Einzelhandel u. Büros	1.549	1.110	0,21
Baugebiet Autowaschanlage	925	935	0,27
<b>Gesamt</b>	<b>2.474</b>	<b>2.045</b>	<b>0,23</b>

<sup>1</sup> Grundfläche: ohne Stellplätze, Zufahrten etc. gem. §19 (4) BauNVO

<b>Geschossflächen</b>	GF Bestand m2	GF B-Plan m2	≈ GFZ
Baugebiet Einzelhandel u. Büros	1.473	4.400	0,83
Baugebiet Autowaschanlage	925	935	0,27

aufgestellt:

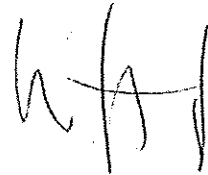
Kassel, den 21.10.11



---

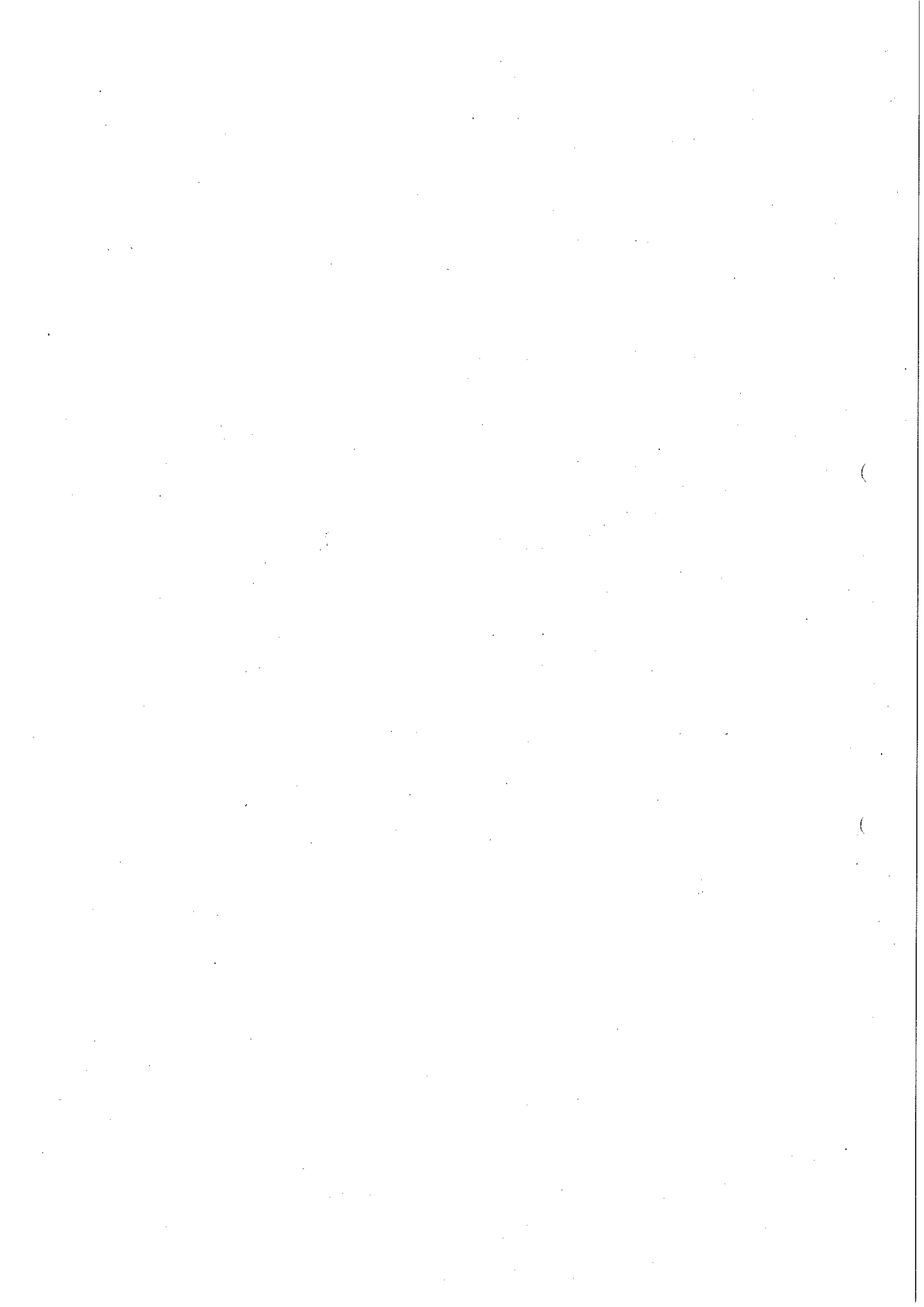
Stadt Kassel

Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht  
und Denkmalschutz



---

Köpping Architektur+Planung



## Vorhabenbezogener Bebauungsplan VIII/7 Frankfurter Straße 174

### Festsetzungen durch Text (Entwurf 14.10.2011)

#### Planungsrechtliche Festsetzungen (§9 Abs. 1 BauGB i. V. mit BauNVO)

- 1 Art und Maß der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr. 1)
  - 1.1 Im Baugebiet der Zweckbestimmung „Einzelhandel und Büros“ ist ein Gebäude mit Einzelhandelsflächen bis zu insgesamt 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche sowie Büro- und Lagerflächen zulässig. Die Grundfläche gemäß §20 BauNVO darf insgesamt 1.110 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Die Geschossfläche gemäß §20 BauNVO darf insgesamt 4.400 m<sup>2</sup> nicht überschreiten.
  - 1.2 Im Baugebiet der Zweckbestimmung „Autowaschanlage“ ist eine Autowaschanlage mit umbauter Waschstraße und bis zu 6 SB-Waschplätzen zulässig.
  - 1.3 Im Baufenster A darf die Oberkante von baulichen Anlagen 175,0 m ü. NHN. nicht überschreiten. Ausgenommen davon sind Solaranlagen, Oberlichter und sonstige technische Aufbauten, die auf höchstens 50% der Gebäudegrundfläche die festgesetzte Höhe um bis zu 1,5 m überschreiten dürfen. Die Aufbauten müssen mindestens 2 m hinter die darunter liegende Außenwand zurückspringen.
  - 1.4 Im Baufenster B darf die Oberkante von baulichen Anlagen 166,2 m ü. NHN. nicht überschreiten. Im Baufenster C darf die Oberkante von baulichen Anlagen 165,0 m ü. NHN. nicht überschreiten. (§18 BauNVO)
- 2 Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten (§9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
  - 2.1 Im Baugebiet der Zweckbestimmung „Einzelhandel und Büros“ sind höchstens 80 Pkw-Stellplätze zulässig. Garagen außerhalb des Baufensters sind unzulässig. (§12 Abs. 6 BauNVO)
  - 2.2 Die Fläche für Stellplätze „St 1“ ist ausschließlich Mitarbeiter-Stellplätzen vorbehalten. Diese Zufahrtsbeschränkung ist durch bauliche oder organisatorische Maßnahmen sicherzustellen.
  - 2.3 Im Geltungsbereich darf die zulässige Grundfläche durch Stellplätze mit ihren Zufahrten gemäß §19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,84 überschritten werden.
  - 2.4 Ebenerdige, nicht überdachte Stellplätze sind so herzustellen, dass Regenwasser versickern kann z.B. in Form von breitfugigem Pflaster, Rasenfugenpflaster, Schotterrasen, wassergebundenen Decken. Ergänzend kann die Entwässerung der Flächen in angrenzende Pflanzflächen erfolgen. Im übrigen gilt die Stellplatzsatzung der Stadt Kassel.
- 3 Maßnahmen zur Minderung schädlicher Umwelteinflüsse (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
  - 3.1 Im Geltungsbereich ist die Zu- und Abfahrt zu den Stellplätzen, Anlieferverkehr sowie der Betrieb der Autowaschanlage nur zur Tagzeit (6:00–22:00 Uhr) zulässig.
  - 3.2 Im Geltungsbereich ist für Aufenthaltsräume ein ausreichender Schutz vor Schallimmissionen durch bauliche Maßnahmen an Außentüren, Fenstern, Außenwänden und Dächern der Gebäude nach DIN 4109 zu planen und auszuführen. Eine ausreichende Belüftung ist zu gewährleisten. Bei der Bemessung der erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße (erf. R<sub>w,res</sub>) ist von folgenden Lärmpegelbereichen auszugehen:



Bereich	Lärmpegelbereich nach DIN 4109	maßgeblicher Außenlärmpegel	erf. $R'_{w,res}$ für Büroräume u. ä.
Baufenster A:			
Südwestl. Baugrenze	III	61-65 dB(A)	30 dB
übrige Fassaden	IV	66-70 dB(A)	35 dB

- 3.3 Anlagen, die unter die "Verordnung zur Emissionsbegrenzung von leichtflüchtigen halogenierten organischen Verbindungen" (2. BImSchV) fallen, sind nicht zulässig.
- 4 Anpflanzung und Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)
- 4.1 An den zeichnerisch festgelegten Standorten sind mittel- und großkronige Laubbäume standortgerechter und heimischer Arten als Hochstamm mit einem Stammumfang von mindestens 14 cm zu pflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Die zeichnerisch festgesetzten Pflanzstandorte können nach technischem Erfordernis geringfügig verschoben werden.
- 4.2 Die als zu erhalten festgesetzten Bäume sind nachhaltig zu pflegen und bei Abgang durch standortgerechte, heimische Laubbaumarten zu ersetzen.

#### **Baurechtliche Festsetzungen gemäß § 81 Hessische Bauordnung i. V. mit § 9 Abs. 4 BauGB**

##### 5 Dächer (§ 81 Abs. 1 Nr. 1 HBO)

Im Geltungsbereich sind auf Neu- und Ersatzbauten Dachflächen mit einem Neigungswinkel unter 15° vollflächig extensiv zu begrünen und dauerhaft zu erhalten. Die Vegetationstragschicht (durchwurzelbare Schicht) muss mindestens 8 cm stark sein. Oberlichter, befahrbare Dachflächen, Flucht- und Rettungswege auf Dachflächen und Anlagen zur Gewinnung von Solarenergie sind davon ausgenommen.

##### 6 Werbeanlagen (§ 81 Abs. 1 Nr. 1 HBO i. V. mit § 3 und § 9 HBO)

Werbeanlagen dürfen die Traufe des Gebäudes nicht überragen. Selbständige Werbeanlagen (Pylone, Stelen) dürfen höchstens 5 m hoch sein. In den Randbereichen an der Frankfurter Straße, der Güterbahnhofstraße und dem Töpfenhofweg ist jeweils ein Pylon zulässig. Darüber hinaus sind im südwestlichen Randbereich, der an Wohn- und Hotelnutzungen angrenzt, keine Werbeanlagen zulässig. Nicht zulässig sind Anlagen mit weit sichtbarem, wechselndem, bewegtem oder grellem Licht (z. B. Skybeamer, Laufschriften, Monitore und Bildschirme) sowie freistehende Werbetafeln mit einer Einzelfläche von mehr als 5 m<sup>2</sup>.

##### 7 Gestaltung der Grundstücksfreiflächen (§ 81 Abs. 1 Nr. 5 HBO)

- 7.1 Mindestens 16% der Grundstücksflächen sind als Grünflächen (Vegetationsflächen) herzustellen und dauerhaft zu pflegen.
- 7.2 Je angefangene 250 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist mindestens ein Laubbaum standortgerechter und heimischer Arten als Hochstamm mit einem Stammumfang von mindestens 14 cm zu pflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Nach anderen Festsetzungen erforderliche Bäume und vorhandene Laubbäume können auf die Mindestbepflanzung des Grundstückes angerechnet werden.

#### **Sonstige Festsetzungen**

- 8 Innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes sind von den festgesetzten baulichen und sonstigen Nutzungen nur solche Nutzungen zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. § 12 (3a) i. V. mit § 9 (2) und § 30 (2) BauGB

## Hinweise

### Schalltechnisches Gutachten:

Mit einem Schalltechnischen Gutachten des Büros LK Argus Kassel GmbH (Oktober 2011) wurde die zu erwartende Lärmimmissionsbelastung des Plangebiets und der angrenzenden Nutzungen durch Gewerbe- und Verkehrslärm untersucht. Im Bereich des geplanten Gebäudes in Baufenster A wurden Überschreitungen der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen und eine Überschreitung der Richtwerte gemäß TA Lärm durch Anlieferverkehr berechnet; es werden daher im Baufenster A passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. An den benachbarten Wohn- und Hotelgebäuden werden die Immissionsrichtwerte eingehalten bzw. deutlich unterschritten.

### Kampfmittel:

Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss grundsätzlich ausgegangen werden. Da auf dem Grundstück seit dem 2. Weltkrieg keine bodeneingreifenden Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mind. 4 m durchgeführt wurden, können Kampfmittelräummaßnahmen notwendig werden. Dies ist im Regierungspräsidium Darmstadt, Kampfmittelräumdienst, Luisenplatz 2, 64278 Darmstadt, [www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de) zu erfragen.

### Heilquellenschutzgebiet:

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb der quantitativen Schutzzone B 2 – äußere Schutzzone – des mit Datum vom 02.10.2006 (StAnz. 46/2006, S. 2634) amtlich festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannte Heilquelle „TB.Wilhelmshöhe 3“, Gemarkung Wahlershausen der Stadt zu Gunsten der Thermalsolebad Kassel GmbH, Kassel. Die Vorgaben der Heilquellenschutzgebietsverordnung sind bei der weiteren Planung und der späteren Bauausführung zu beachten. Bohrungen, die tiefer als Kote 50 m unter NHN in den Untergrund eindringen, bedürfen der vorherigen Genehmigung.

### Stellplatzsatzung:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen oder Garagen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder für das Gebiet der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### Baumschutzsatzung:

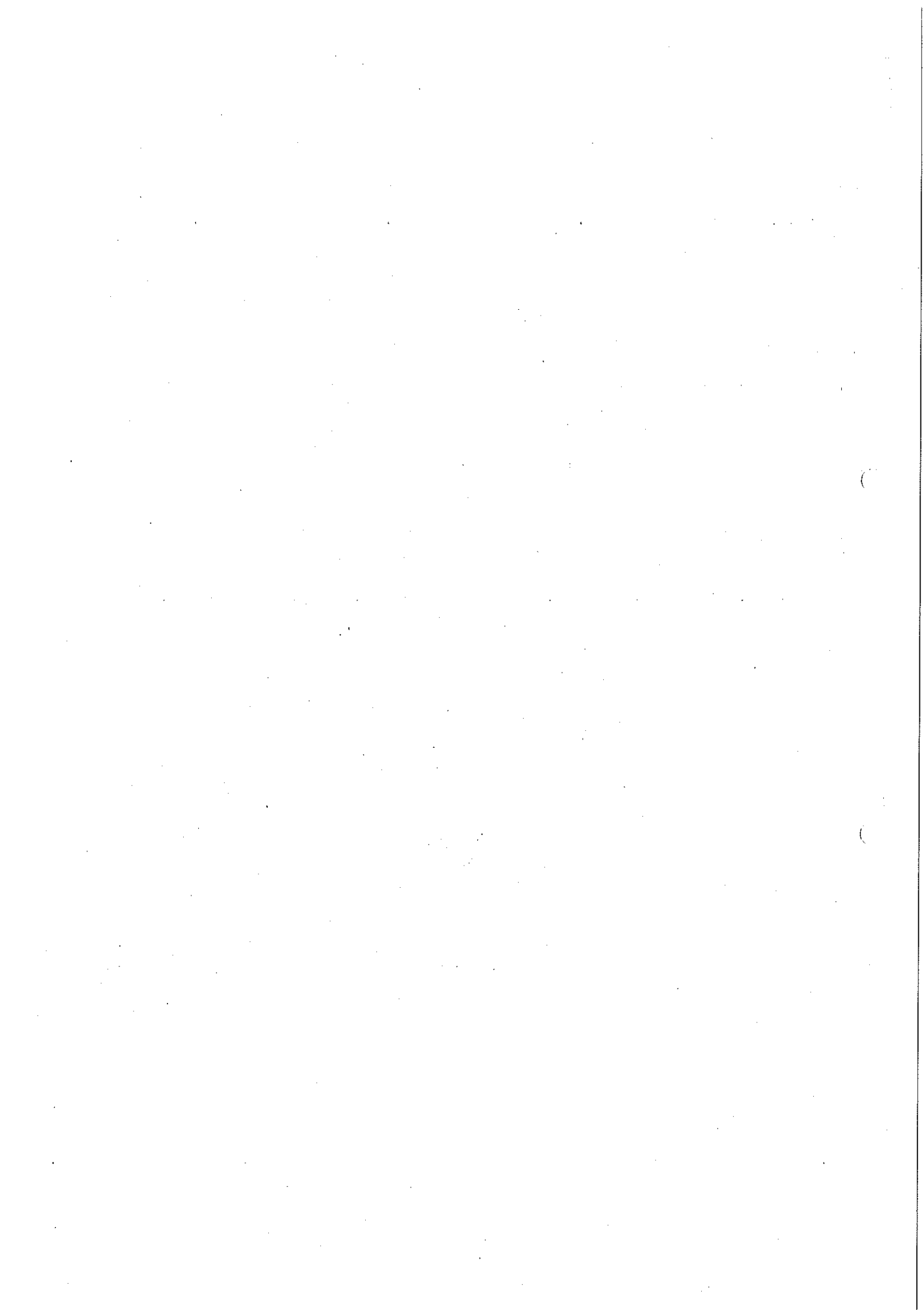
Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### Abwassersatzung:

Für die Versickerung von Regenwasser auf den Grundstücken gilt die Abwassersatzung der Stadt Kassel. Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung wird von der Unteren Wasserbehörde erteilt.

### Kunstwerk 7000 Eichen:

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist nicht von dem "Kunstwerk 7000 Eichen" betroffen.



# Festsetzungen nach Planzeichenverordnung

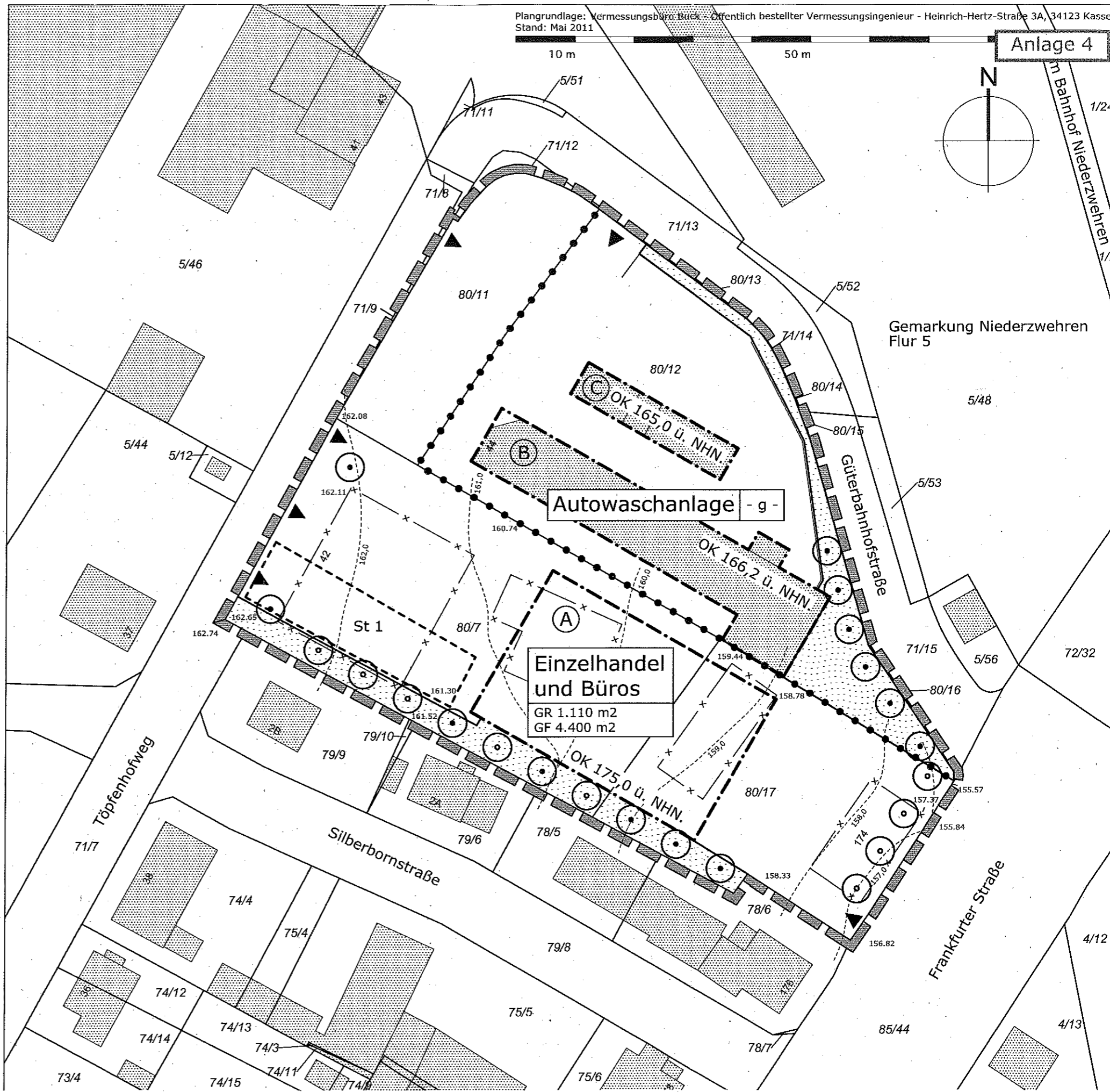
- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches (§9 Abs. 7 BauGB)
- Baugebiet der Zweckbestimmung Einzelhandel und Büros
- Baugebiet der Zweckbestimmung Autowaschanlage
- Geschlossene Bauweise (§9 Abs. 1(2) BauGB, §22 BauNVO)
- Baugrenze (§9 Abs. 1(2) BauGB, §23 BauNVO)
- Baufenster A
- GR 1.110 m<sup>2</sup>** maximale Grundfläche (ohne Flächen gemäß §19 Abs. 4 BauNVO)
- GF 4.400 m<sup>2</sup>** maximale Geschossfläche gemäß §20 BauNVO
- OK 175,0 m ü. NHN.** maximale Gebäudehöhe über Normalhöhennull NHN (§9 Abs. 1(1) BauGB, §§16 u. 18 BauNVO)
- Anpflanzung / Erhalt von Laubbäumen (§9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)
- Private Grünfläche
- Ein- und Ausfahrt
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z. B. von Baugebieten, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugebiets (§9 Abs. 1(1) BauGB, §16 Abs. 5 BauNVO)
- Umgrenzung von Flächen für Stellplätze, St 1

## Hinweise und nachrichtliche Übernahme

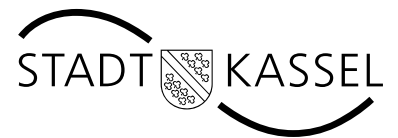
- Flurgrenze
- Flurstücksgrenze
- 26/7** Flurstücksnummer
- Höhenlinie, Höhe ü. NHN (Normalhöhe Null)
- Gebäudebestand
- abzubrechende Gebäude

## Rechtsgrundlagen (Stand August 2011)

BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509).  
 BauNVO vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466).  
 Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509).  
 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28.07.2011 (BGBl. I S. 1690).  
 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 28.07.2011 (BGBl. I S. 1690).  
 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.07.2011 (BGBl. I S. 1475).  
 Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) vom 20.12.2010 (GVBl. I 2010 S. 629), in Kraft getreten am 29.12.2010.  
 Hessische Bauordnung (HBO) vom 15.01.2011 (GVBl. I 2011 S. 46), zuletzt geändert am 26.04.2011 (GVBl. I S. 180).  
 Hessische Gemeindeordnung (HGO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 24.03.2010 (GVBl. I S. 119).  
 Hessisches Wassergesetz (HWG) vom 14.12.2010 (GVBl. I S. 548), in Kraft getreten am 24.12.2010.  
 Hessisches Gesetz über das öffentliche Vermessungs- und Geoinformationswesen (HVGG) vom 06.09.2007 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 06.10.2010 (GVBl. I S. 313, 319).  
 Gesetz zum Schutz der Kulturdenkmäler (DSchG HE 1974) in der Fassung vom 05.09.1986 (GVBl. I, S. 262), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10.06.2011 (GVBl. I, S. 291).  
 Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel (Baumschutzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.  
 Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.



Magistrat  
-VI-/-63-  
Az.



documenta-Stadt

Kassel, 2. Januar 2012

**Vorlage Nr. 101.17.296**

**Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 "An der Söhrebahn" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**

Berichterstatter/-in:                   Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 An der Söhrebahn und der Behandlung der Anregungen wird zugestimmt.

Folgenden Anregungen wird gefolgt:  
Ziffern 3.1, 5.4, 7.1, 8.1, 10.1

Folgenden Anregungen wird nicht gefolgt:  
Ziffern 1.1, 1.3, 8.2, 9.1, 9.8, 10.2

Folgende Anregungen werden als Hinweis zur Kenntnis genommen:  
Ziffern 1.2, 2.1, 2.2, 4.1, 5.1, 5.2, 6.1, 9.5, 9.7

Folgende Einwände, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen:  
Ziffern 5.3, 9.2 - 9.4, 9.6, 9.9, 9.10a – 9.10d

Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 An der Söhrebahn wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

**Begründung:**

Dem Ortsbeirat Forstfeld wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 25. Oktober 2011 zur Anhörung vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 16. November 2011 und 12. Dezember 2011 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1), die Behandlung der Anregungen (Anlage 2), die Begründung (Anlage 3), die Festsetzungen durch Text (Anlage 4) sowie eine unmaßstäbliche Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfs (Anlage 5) sind beigelegt.

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

## **Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/58 1. Änderung "An der Söhrebahn" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**

### **E r l ä u t e r u n g**

#### **Planungsanlass und Ziele**

Ziel und Zweck der Planung ist die geordnete städtebauliche Entwicklung innerörtlicher Flächen sowie die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zur Bebauung der Grundstücksflächen mit Wohngebäuden, unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zur gezielten Integration in den Stadtteil Forstfeld. Außerdem besteht ein städtebauliches Erfordernis zur Entwicklung und Ordnung des ca. 2,64 ha großen Bereichs insbesondere vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung der Innenentwicklung.

#### **Planungsinhalte und Festsetzungen**

Der Bebauungsplan sieht die Ausweisung als Allgemeines Wohngebiet vor. Bei den konkreten Festsetzungen wird unterschieden zwischen dem bereits bebauten Bereich entlang der Ochshäuser Straße und dem rückwärtigen bislang unbebauten Bereich, in dem es größere Nutzungseinschränkungen gibt. Während im vorderen Bereich zwei Vollgeschosse zulässig sind, ist im hinteren Bereich nur eines zulässig. Außerdem wird durch die Festsetzung von maximal zwei Wohnungen je Wohngebäude im hinteren Bereich sichergestellt, dass dort keine unverträgliche Gebäudemassierung entstehen kann.

Der gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Nach dem Ausbau der A 7, mit dem inzwischen begonnen wurde, und damit verbundenen intensiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, „Flüsterasphalt“) wird sich die Situation deutlich verbessern. Maßnahmen zum passiven Schallschutz sind trotzdem erforderlich und auch im Bebauungsplan festgesetzt.

#### **Erschließung**

Die Erschließung der insgesamt ca. 18 Bauplätze wird über einen neu zu bauenden Anschluss an die Heidenkopfstraße über die Söhrebahntrasse hinweg erfolgen. Die Söhrebahntrasse wurde inzwischen als Eisenbahnfläche entwidmet und wird nur noch für die mögliche Führung einer RegioTram-Linie nach Lohfelden vorgehalten. Die neue Zufahrtsstraße wird die Trasse ebenerdig queren. Die innere Erschließung des Gebietes sieht eine überwiegend 8 m breite Verkehrsfläche mit Straßenbäumen vor. Diese Straßenbreite gewährleistet bei einer entsprechenden Zonierung der Flächen eine hohe Aufenthalts- und Erschließungsqualität. Eine durchgehende Erschließung mit Anschluss an die Ochshäuser Straße ist aufgrund der Rahmenbedingungen nicht möglich, so dass die neue Erschließungsstraße mit einem Wendepplatz hergestellt wird. Eine Zufahrt von der neuen Erschließungsstraße Richtung Ochshäuser Straße entlang der Häuser 107-109 ist für Kfz nicht erwünscht und soll mit geeigneten Maßnahmen, wie z. B. Pollern, ausgeschlossen werden. Zur Erhöhung der fußläufigen Durchlässigkeit des Baugebietes wird ein Anschluss für Fußgänger und Radfahrer in Richtung Ochshäuser Straße zwischen den Häusern 91 und 95 hergestellt, um einen direkten Zugang, auch zur dort liegenden Bushaltestelle, zu erhalten. Eine weitere Fußwegverbindung wird innerhalb der öffentlichen Grünflächen entlang der Bahntrasse mit Anschluss an den nördlich verlaufenden Fußweg empfohlen.

### **Umweltbelange**

Der Plan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt. Die im Sinne des § 19 (2) Baunutzungsverordnung zulässige überbaubare Grundfläche liegt unter 20.000 qm. Auch alle weiteren Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB sind erfüllt. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 gelten bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft als zulässig bzw. vor der planerischen Entwicklung erfolgt. Eine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung war daher nicht erforderlich. Mit der Entscheidung zugunsten einer Bebauung auf bisher un bebauten Flächen sind nachteilige Umweltauswirkungen grundsätzlich nicht zu vermeiden. Diese können jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen und Festsetzungen soweit gemindert oder ausgeglichen werden, dass keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben.

### **Verfahren**

Am 05.06.2000 hat die Stadtverordnetenversammlung den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. VII/58 „An der Söhrebahn“ gefasst mit dem Ziel, auf den bisher unerschlossenen Grundstücken eine Wohnbebauung zu ermöglichen. Das Verfahren nach BauGB wurde bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) im September 2006 durchgeführt. Die vorgezogene Bürgerbeteiligung durch Aushang im Stadtplanungsamt hatte bereits vom 19. – 30.11.2001 stattgefunden. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand vom 18.02.-28.3.2002 statt. Da das Bebauungsplanverfahren nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, sollte es entsprechend § 244 Abs. 1 BauGB nach den geänderten Vorschriften zu Ende geführt werden. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand daher erneut vom 29.09. -30.10.2006 statt. Aufgrund verschiedenster Anregungen, Hinweise etc. sowie geänderter Zielsetzungen hinsichtlich der Erschließungs- und Baustruktur wurde der Bebauungsplan-Entwurf danach überarbeitet und im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB weitergeführt. Eine erneute TÖB-Beteiligung aufgrund der veränderten Entwurfsplanung wurde vom 14.08.-15.09.2008 durchgeführt. Hinweise und Anregungen wurden geprüft und ggf. eingearbeitet. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen (Öffentlichkeitsbeteiligung) erfolgte vom 23.02.2011 bis einschließlich 15.04.2011. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 15.02.2011 zeitgleich beteiligt. Die dort eingegangenen Stellungnahmen hatten lediglich noch kleinere redaktionelle Änderungen zur Folge, so dass vorgeschlagen wird, die im Laufe des Verfahrens vorgebrachten Anregungen gemäß der Anlage 2 zu behandeln und den Bebauungsplan als Satzung zu beschließen.

Zur Verwirklichung der Ziele des Bebauungsplans wurde parallel die Umlegung für den Geltungsbereich des Bebauungsplans angeordnet. Die Umlegung für das Gebiet „An der Söhrebahn“ wurde mit Beschluss vom 21.03.2002 gemäß § 47 Baugesetzbuch eingeleitet. Ein Großteil der Grundstücke befindet sich inzwischen im Eigentum der Stadt Kassel.

gez.  
Flore

Kassel, 14. Oktober 2011

## **Bebauungsplan Nr. VII / 58 "An der Söhrebahn" Stadt Kassel, ST Forstfeld**

**Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Ämter der Stadt Kassel, der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der nach § 63 BNatSchG anerkannten Naturschutzverbände gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB, sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.**

### **Inhaltsübersicht**

Anregungen und Hinweise der Ämter der Stadt Kassel \_\_\_\_\_ Seite 1

Anregungen und Hinweise der Behörden und  
Träger öffentlicher Belange sowie der Naturschutzverbände \_\_\_\_\_ Seite 2 bis 8

Anregungen und Hinweise der Öffentlichkeit \_\_\_\_\_ Seite 9 bis 13



**Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Ämter der Stadt Kassel gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 2 Abs. 2 BauGB.**

(Beteiligung mit Schreiben vom 15.02.2011)

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
1.	08.03.2011 - VF – Frauenbüro Frauenbeauftragte -	<p>1.1: Zu 8.3 Erschließung und Verkehr Warum ist eine Zufahrt von der Ochshäuser Straße nicht erwünscht?</p> <p>1.2: Zu 8.6 Grünordnerische Maßnahmen Empfehlung: In dem vorliegenden Entwurf ist entlang der Söhrebahntrasse eine Grünfläche, Fläche A-, mit der Empfehlung, hier einen Fußweg vorzusehen, geplant. Dieser Empfehlung sollte unbedingt entsprochen werden.</p> <p>1.3: Anregung, diesen Weg zu einem Fuß- und Radweg auszubauen. Begründung: Fuß- und Radwege sind ein Beitrag zur Linderung stadtstruktureller Segregation.</p>	<p>Zu 1.1: Die Erschließung der bestehenden Häuser an der Ochshäuser Straße erfolgt derzeit über einen schmalen Weg parallel zur Fahrbahn, da die Ochshäuser Straße hier in einem Einschnitt verläuft und keine direkten Zufahrten zulässt. Wegen der geringen Breite dieses Zufahrtsweges und auch um die gewachsene Siedlungsstruktur nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten, wird das Neubaugebiet (WA2) im Osten an die Heidenkopfstraße angeschlossen. <b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Zu 1.2: <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Zu 1.3: Die Fußwegeverbindung innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche A ist als Empfehlung im Bebauungsplan aufgenommen, um auf die aus planerischer Sicht notwendige Anbindung an den innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs vorhandenen Fußweg hinzuweisen. Die planungsrechtliche Festsetzung eines Fuß- und Radweges ist daher nicht vorgesehen. <b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>

**Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB.**

**(Beteiligung mit Schreiben vom 15.02.2011)**

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
2.	15.02.2011 (E-Mail) Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH Am Fieseler Werk 19-21, 34253 Lohfelden	<p>2.1: Die ursprüngliche Stellungnahme vom 02. Oktober 2006 gilt sinngemäß weiterhin. (Inhalt der Stellungnahme vom 02.10.2006: Bitte, den folgenden fachlichen Hinweis in die Begründung aufzunehmen: "Zur telekommunikationstechnischen Versorgung des neuen Baugebietes durch die Deutsche Telekom AG ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien erforderlich. In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,5 m für die Unterbringung der Telekommunikationsleitungen vorzusehen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Versorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u.a. Abschnitt 3 zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden." Hinweise auf: vorhandene Leitungen der Telekom in den Randbereichen des Plangebietes; auf Erforderlichkeit der Verlegung neuer Telekommunikationslinien im Baugebiet; schriftliche Anzeige bei der Telekom von Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Baugebiet mind. 4 Monate vor Baubeginn; unterirdische Versorgung des Neubaugebietes aus wirtschaftlichen Gründen nur bei Ausnutzung aller Vorteile einer koordinierten Erschließung möglich.)</p> <p>2.2: Wir bitten um Zusendung des aktuellen Lageplanes per Datei.</p>	<p>Zu 2.1: Der Bitte wird entsprochen. <b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Zu 2.2: Der Bitte wird entsprochen. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
3.	07.03.2011 Regierungspräsidium Kassel Dez. 31.1 Grundwasserschutz, Wasserversorgung Steinweg 6, 34117 Kassel	3.1: Das o.a. Planungsvorhaben befindet sich innerhalb der Schutzzone III der amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete für die Trinkwassergewinnungsanlage Tiefbrunnen Eichwald und Tiefbrunnen Forst - Wasserwerk Bettenhausen - der Städtischen Werke AG Kassel. Auf die hierzu ergangene Schutzgebietsverordnung (zweite Änderung und Neufassung) vom 18.05.2006 (StAnz. 27/2006, S. 1451) wird verwiesen.	Zu 3.1: Die genaue Bezeichnung der festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete wird im Bebauungsplan in die Hinweis-Ziffer Wasserschutzgebiet übernommen. Auf die Einhaltung der Schutzgebietsverordnung wurde bereits hingewiesen. <b>Der Anregung wird gefolgt.</b>
4.	04.03.2011 Regierungspräsidium Kassel Dez. 31.5 Altlasten, Bodenschutz Steinweg 6, 34117 Kassel	4.1: Im Planungsbereich und dessen nähere Umgebung (ca. 100 m) sind mir weder Altlagerungen oder Altstandorte noch Grundwasserschadensfälle bekannt.	Zu 4.1: <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>
5.	10.03.2011 Regierungspräsidium Kassel Dez. 27.1 Naturschutz, Landschaftsplanung Steinweg 6, 34117 Kassel	5.1: Nach den vorliegenden Unterlagen sind die von mir in der Bauleitplanung zu vertretenden Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht berührt. Alle übrigen Naturschutzbelange, insbesondere die Eingriffsregelung gemäß § 18 BNatSchG i.V. mit § 1a BauGB, werden von der unteren Naturschutzbehörde vertreten. 5.2: Die Datumsangaben der bisherigen Stellungnahmen stelle ich wie folgt richtig: Es wurde tatsächlich mit den Daten 09.04.2002, 19.10.2006 und 18.09.2008 Stellung zu dem o. a. Bebauungsplan genommen. Stellungnahmen vom 09.04.2003 und 09.04.2006 bestehen nicht. Ich bitte diese Versehen zu entschuldigen! 5.3: Ich möchte hinsichtlich des Artenschutzes, der im Kapitel 7.4. behandelt wird, im Sinne des § 44 (1) Nr. 3 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 44 (5) Bundesnaturschutzgesetz darauf hinweisen, dass die Betrachtung, es stehen "genügend Ausweichquartiere in unmittelbarer Umgebung bereit", nicht durch die vorgelegten Unterlagen belegt ist. Für einige Vogelarten mag dies zutreffen, nicht jedoch insbesondere für Revier bildende Vogelarten. Es müsste nachgewiesen werden, dass für die im Eingriffsgebiet verloren gehenden Reviere der jeweiligen Arten im räumlichen Zusammenhang ausreichend unbesetzte Reviere als Ausweichquartiere vorhanden sind. Die Unterstellung	Zu 5.1: Die Untere Naturschutzbehörde wurde am Verfahren beteiligt. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>  Zu 5.2: <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>  Zu 5.3: Die durch die ONB zu vertretenden Belange sind in diesem Verfahren nicht berührt. Es wird der Hinweis gegeben, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplanes die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG zu beachten sind. Der Umweltbericht als Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan berücksichtigt inhaltlich diese Anforderungen. Zur Verdeutlichung und besseren Nachvollziehbarkeit wird daher ausgeführt: Die vorhandenen Lebensstätten der im Gebiet ange-

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>die Vögel könnten dort „zusammenrücken“, ist fachlich und rechtlich nicht haltbar.</p> <p>Es ist verwunderlich, dass in der Begründung des Bebauungsplanes gerade vom Haussperling gesagt wird, er fände im Gebiet neue Nistmöglichkeiten und seine Brutpaarzahl würde sich langfristig sogar erhöhen. Diese Vogelart steht auf der Vorwarnliste der gefährdeten Vogelarten. Gründe hierfür sind vor allem, dass er an modernen Gebäuden keine Nischen oder Hohlräume als Brutplätze finden kann. Außerdem bieten ihm gebietsfremde Pflanzen (Ziersträucher) kaum Nahrungsgrundlage. Nahrung bietende „Unkräuter“ dürften in den zu erwartenden Wohnstrukturen von den Bewohnern kaum in ausreichendem Umfang toleriert werden. Auch ist es unrealistisch zu glauben, dass Hausbesitzer Nisthilfen für Mauersegler oder Mehlschwalben anbringen würden, während anderswo ihre Nester wegen der Verkotung von Wänden und Fensterbänken abgeschlagen werden.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen; dass der § 44 (1) Nr. 3 Bundesnaturschutzgesetz den Begriff der „lokalen Population“ nicht kennt. Dieser ist nur relevant hinsichtlich des § 44 (1) Nr. 2 Bundesnaturschutzgesetz. Es ist richtig, dass mit der Zeit neue Fortpflanzungs- und Ruhestätten der besonders geschützten Arten entstehen werden, jedoch in vermutlich erheblich geringerem Umfang und erst in vielen Jahren. Diese zwischenzeitlichen aber auch die grundsätzlichen Verluste müssen im Rahmen vorgezogener artenschutzrechtlicher Ausgleichsmaßnahmen ersetzt werden. Diese Ausgleichsmaßnahmen unterliegen nicht der Abwägung.</p> <p>5.4: Die in Kapitel 7.5. „Eingriffsregelung“ genannte Einschätzung, dass die Auswirkungen der geplanten Bebauung als nicht erheblich einzustufen sind, kann ich nicht teilen. Flächenversiegelung ist der stärkste mögliche Eingriff in Natur und Landschaft. Auch das Fällen von alten Bäumen ist als erheblich einzustufen.</p>	<p>troffenen europäischen Vogelarten werden, wie der Umweltbericht darstellt, bei der Realisierung des Bebauungsplanes betroffen i. S. des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Wie ebenfalls dargestellt wird, können die Auswirkungen durch Schaffung neuer Lebensräume (Hausgärten, öffentliche Grünflächen) im Zusammenwirken mit den vorhandenen Biotopen in der unmittelbaren Umgebung (Bahnböschungen, zusammenhängende Gartenflächen) gering gehalten werden. Der in der Stellungnahme angesprochene Haussperling zeigt hinsichtlich der Auswahl von Nistplätzen hohe Flexibilität (geschützte Vorsprünge und Hohlräume an Gebäuden und Dächern, Nistkästen, Baumhöhlen, gelegentlich auch Freinester in Büschen und Bäumen, oft auch in Gruppen mit mehreren Brutpaaren), so dass davon ausgegangen werden kann, dass diese Art trotz der Bebauung ausreichende Brutmöglichkeiten vorfinden wird. Da somit die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, liegt entsprechend § 44 Abs. 5 BNatSchG kein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vor.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 5.4: Die Einschätzung im Kapitel 7.5 der Begründung, dass die durch die Bebauung zu erwartenden Eingriffe nicht erheblich seien, ist nur im Zusammenhang mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zutreffend. Diese werden durch die entsprechende Festsetzung zur Mindestbegründung der privaten Grundstücke abgesichert. Ergänzend hierzu wurde zudem festgesetzt, dass je angefangene 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ein Laub- / Obstbaum anzupflanzen ist.</p> <p>Die in der Stellungnahme zitierte Aussage im Kap. 7.5 der Begründung wird folgendermaßen umformuliert:</p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
6.	04.04.2011 Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG, Postfach 10 20 28, 34020 Kassel	6.1: Bestehende Anlagen sind zu schützen (siehe Kabelschutzanweisung). Wir weisen darauf hin, dass im angefragten Bereich höherwertige Kabel liegen und bitten um besondere Vorsicht.	"Mit der Entscheidung zugunsten einer Bebauung auf bisher unbebauten Flächen sind nachteilige Umweltauswirkungen grundsätzlich nicht zu vermeiden. Diese können jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen und Festsetzungen soweit gemindert oder ausgeglichen werden, dass keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben." <b>Der Anregung wird gefolgt.</b>
7.	14.04.2011 Umwelt- und Gartenamt - Untere Naturschutzbehörde -	7.1: In Kapitel 7.5 Eingriffsregelung" wird dargelegt, dass die Auswirkungen auf die Schutzgüter durch den Bebauungsplan als nicht erheblich negativ eingestuft werden. Dies widerspricht den Darstellungen in Kapitel 7.2, wonach die Umweltfaktoren Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Vegetationsbestände, natürliche Bodenfunktionen, Versickerung von Niederschlagswasser und mikroklimatischer Situation im Plangebiet eine hohe Wertigkeit zugesprochen wird. Dort wird auch beschrieben, dass durch die Überbauung und Versiegelung diese Funktionen und Lebensräume verloren gehen bzw. eingeschränkt werden.	Zu 6.1: Der Hinweis, dass bestehende Kabelanlagen entsprechend der Kabelschutzanweisung von Unitymedia zu schützen sind, wird in die Begründung aufgenommen. In den Bebauungsplan wird auf das Vorhandensein höherwertiger Kabel hingewiesen. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b>  Zu 7.1: Die Einschätzung im Kapitel 7.5 der Begründung, dass die durch die Bebauung zu erwartenden Eingriffe nicht erheblich seien, ist nur im Zusammenhang mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zutreffend. Diese werden durch die entsprechende Festsetzung zur Mindestbegründung der privaten Grundstücke abgesichert. Ergänzend hierzu wurde zudem festgesetzt, dass je angefangene 200 m² Grundstücksfläche ein Laub- / Obstbaum anzupflanzen ist. Die in der Stellungnahme zitierte Aussage im Kap. 7.5 der Begründung wird folgendermaßen umformuliert: "Mit der Entscheidung zugunsten einer Bebauung auf bisher unbebauten Flächen sind nachteilige Umweltauswirkungen grundsätzlich nicht zu vermeiden. Diese können jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen und Festsetzungen soweit gemindert oder ausgeglichen werden, dass keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben." <b>Der Anregung wird gefolgt.</b>
8.	14.04.2011 Umwelt- und Gartenamt - Immissionschutz -	8.1: Lärmschutz Bei unserem Vorschlag für die textliche Festsetzung, der übernommen wurde, ist leider ein Fehler vorhanden. In der Begründung unter Punkt 8.7 auf Seite 17 muss es heißen " ...	Zu 8.1: Plan und Begründung werden entsprechend berichtigt. <b>Der Anregung wird gefolgt.</b>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>von mindestens <math>R_w = 35</math> dB einzuhalten." (eingefügt wurde das Wort mindestens und die Einheit (A) hinter dB entfällt) Dies ist entsprechend auch in der Festsetzung des Bebauungsplanes unter Punkt 2.4 zu ändern.</p> <p><u>8.2: Luftreinhalung</u> Bezüglich der Begründung: Zu Recht wird in der Begründung unter 8.8. in den ersten beiden Absätzen auf die erhöhten Anforderungen an die Luftreinhalung in Kassel hingewiesen. Im Weiteren werden jedoch Missverständnisse und Unkenntnis der einschlägigen Rechtsgrundlagen deutlich. Wir regen deshalb an die Begründung wie folgt zu fassen: "Die besondere topografische Situation des Kasseler Beckens führt dazu, dass im gesamten Stadtgebiet erhöhte Anforderungen an die Luftreinhalung bestehen, um Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu vermeiden. Neben dem Verkehrsbereich als stärkstem Belastungsfaktor stellen die Hausfeuerungsanlagen die wesentliche Luftschadstoffquelle in Kassel dar. Wegen der dauerhaft problematischen lufthygienischen Situation in Kassel erfolgte bereits 1975 auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Festsetzung des "Belastungsgebietes Kassel", seit 1990 "Untersuchungsgebiet Kassel" und ab 2002 "Ballungsraum Kassel". In der Folge mussten bisher drei Luftreinhaltepläne vorgelegt werden, der vierte wird 2011 in Kraft treten. War in den ersten Jahren Schwefeldioxid der besonders problematische Luftschadstoff, so sind es jetzt Stickstoffdioxid und Feinstaub. Schwefeldioxid ist als Luftschadstoff nicht mehr relevant und bedarf deshalb keiner weiteren lokalen Regelungen. Für den aktuell in der Fortschreibung befindlichen Luftreinhalteplan muss der Nachweis erbracht werden, dass die Stickstoffdioxid-Grenzwerte im Jahr 2015 eingehalten werden und es zu keinen Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte kommt. Der Flächennutzungsplan 2007 weist das Verbandsgebiet des Zweckverbandes und damit auch das Kasseler Stadtgebiet vollständig als "Vorranggebiet Luftreinhalung" aus. Daraus besteht in Kassel ein besonderes städtebauliches Erfordernis für emissionsbeschränkende Festsetzungen in Bebauungsplänen.</p>	<p>Zu 8.2: Im Bebauungsplan wird die Festsetzung Ziff. 2.3 "Gebiete, in denen bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen" dahingehend geändert, dass auf das Vorliegen der Emissionsgrenzwerte der 2. Stufe der 1. BImSchV verzichtet wird, da hierzu die Rechtsgrundlage fehlt und diese Festsetzung damit ohnehin nicht gültig wäre. Stattdessen wird lediglich auf die 1. BImSchV als Grundlage bei der Verwendung von Brennstoffen hingewiesen. Die Festsetzungen bezüglich „Blauer Engel“ sowie der Verwendung fester fossiler Brennstoffe bleibt erhalten. <u>Begründung:</u> Die vorgeschlagene Eingrenzung der Feuerungstechnologie ist als Festsetzung im Bebauungsplan rechtlich nicht belastbar. Die vorgeschlagene Formulierung beschränkt nicht die Verwendung bestimmter luftverunreinigender Stoffe gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 23a BauGB, sondern sie schreibt eine einzige verwendbare Feuerungstechnologie vor. Die Vorgabe zur Einhaltung besonderer Emissionsgrenzwerte oder zur Verwendung bestimmter Feuerungstechnologien bedarf einer eigenständigen Ortsatzung, die jedoch von der Fachbehörde bisher nicht vorgelegt wurde. Die Erkenntnis, dass insbesondere Einzelraumfeuerungsanlagen wie Kaminöfen besonders zur PM10-Belastung in einem Gebiet beitragen, haben dazu geführt, dass im Rahmen der letzten Novelle der 1. BImSchV im Januar 2010 strenge Anforderungen an die Staub- und Kohlenmonoxidemissionen selbst kleiner Anlagen ab 4 kW gestellt werden. Unter Berücksichtigung der Übergangsfristen zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bei vorhandenen Anlagen ist davon auszugehen, dass ab 2015 die Staub- bzw.</p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>Das Plangebiet ist durch die Nähe zur Autobahn mit Luftschadstoffe besonders belastet. In Kassel werden seit Jahren deutliche Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid nachgewiesen. Auch die Messwerte für Feinstaub liegen nach Überschreitungen bis 2005 immer noch in einem Bereich, der jederzeit wieder zu Grenzwertüberschreitungen führen kann.</p> <p>Deshalb soll die Nutzung der besonders stark emittierenden festen Brennstoffe, insbesondere das Verbrennen von Holz, ausgeschlossen werden, da eine Gleichwertigkeit mit Öl und Gas im Abgasverhalten nicht zu erreichen ist. Die gemäß 1. BImSchV geltenden Feinstaub-grenzen sind sowohl in der ersten als auch in der zweiten Stufe für die besondere städtebauliche Situation des Kasseler Stadtgebiets unverträglich.</p> <p>Nach § 9 (1) Nr. 23a BauGB können in Bebauungsplänen Festsetzungen zur Beschränkung von Luft verunreinigenden Stoffen getroffen werden. Diese Möglichkeit wird seit Jahren in Kassel genutzt. Auch in diesem besonders belasteten Bereich sollte eine derartige Festsetzung umgesetzt werden.</p> <p>Die Festsetzung stellt für die Bauwilligen weder in den technischen Anforderungen noch im Hinblick auf die Brennstoffauswahl eine unverhältnismäßige Belastung dar. Die technischen Anforderungen entsprechen bereits heute dem Stand der Technik und sind in einem breiten und finanziell verträglichen Angebotsspektrum verfügbar. Durch die Anlehnung an das Umweltzeichen ist eine dynamische Anpassung an den jeweils aktuellen Stand der Technik sichergestellt.</p> <p>Die Nutzung von regenerativen Energien wie Solarenergie und Erdwärme bleibt möglich, ebenso der Einbau von BHKW und Brennstoffzellen."</p> <p>Zum Bebauungsplanentwurf, textliche Festsetzungen: Die Festsetzung durch Text 2.3 zum Ausschluss von Kohle, Koks, Torf und Grill-Holzkohle ist sinnlos, da die aufgeführten Brennstoffe entweder traditionell in Kassel oder bei Neubauten zur Beheizung nicht verwendet werden. Zudem ist ihr Abgasverhalten zum Teil günstiger als das einiger zugelassener Brennstoffe. Eine Beschränkung wegen des Schwefelgehaltes ist, wie in der Begründung dargestellt, nicht mehr notwendig. Brennstoffe gemäß 1. BImSchV § 3 Nr. 4 bis 13 sind zum Teil in privaten Feuerungsanlagen nicht zulässig oder in Kassel nicht erhältlich. Von derartigen fachlich unsinnigen Festsetzungsvorschlägen sollte in Zukunft abgesehen</p>	<p>PM10-Emissionen dieser Anlagen im Bundesgebiet deutlich rückläufig sein dürften. <b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>werden.</p> <p>Für ein Vorziehen der Emissionsgrenzwerte der 2. Stufe der 1. BImSchV für Holzburnstoffe fehlt die Rechtsgrundlage, da es in Hessen im Gegensatz zu anderen Bundesländern kein Landesimmissionsschutzgesetz gibt und § 81 Abs. 2 HBO entfallen ist. Im Übrigen sind auch diese Grenzwerte in der besonderen Situation des Kasseler Stadtgebiets nicht ausreichend. Als Festsetzung regen wir deshalb an:</p> <p><b>„Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind für Neugbauvorhaben und Ersatzinvestitionen nur mit Erdgas oder Heizöl EL betriebene Feuerungsanlagen mit Brennwertnutzung zugelassen, die den aktuellen Forderungen des Umweltzeichens „Blauer Engel“ genügen.“</b></p> <p>Hiermit werden die besonders stark emittierenden festen Brennstoffe, insbesondere das Verbrennen von Holz, ausgeschlossen, da aus physikalischen Gründen eine Gleichwertigkeit im Abgasverhalten nicht zu erreichen ist. Die Nutzung von regenerativen Energien wie Solarenergie, Biogas und Erdwärme sowie die Kraft-Wärme-Kopplung bleiben möglich. Durch die Anlehnung an das Umweltzeichen ist eine dynamische Anpassung an den jeweils aktuellen Stand der Technik sichergestellt.</p>	



**Abwägungs- und Beschlussvorschlüge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Bürger und Bürgerinnen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.**

(Beteiligung durch öffentliche Auslegung in der Zeit vom 23.02.2011 bis einschließlich 15.04.2011)

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
9.	13.04.2011 privat	<p>Die ausführliche Form der Originalstehlungnahme befindet sich in der Anlage.</p> <p>9.1: "Punkt 8.4 der B-Plan-Begründung (Offenhaltung des Schienenfahrbetriebes)"</p>	<p>Zu 9.1: Nach den Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplanes des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel hat die Erweiterung des Schienennetzes Richtung Lohfelden weiterhin Priorität und ist als langfristiges Planungsziel darüber abgesichert. Auch in dem noch sehr neuen Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (rechtskräftig seit dem 08.08.2009) ist die Strecke als Vorhaltetrasse für die Bahn bewusst weiterhin vorgesehen worden. Diese übergeordneten Planungen sind bei der Aufstellung eines Bebauungsplans rechtlich bindend.</p> <p>Politische Diskussionen, die Planungen für eine Regionaltram-Linie auf dieser Strecke möglicherweise aufzugeben, hat es in den letzten Jahren durchaus gegeben. Zuletzt hatte die KVG die Möglichkeit geprüft, eine Trambahnbindung der Gemeinde Lohfelden als Verlängerung der angedachten Tramverbindung nach Waldau auszuführen und damit auf eine Revitalisierung der Söhrebahntrasse zu verzichten. Die aktuell verfolgte Planung sieht jedoch eine Anbindung von Lohfelden über die Leipziger Straße, den Forstbachweg und die Söhrebahntrasse vor und nicht über Waldau. Entsprechende Verhandlungen werden derzeit geführt. Die Aufgabe der Söhrebahntrasse ist damit nicht mehr im Gespräch. Ob und wann die Strecke tatsächlich realisiert werden kann, hängt von den ver-</p>

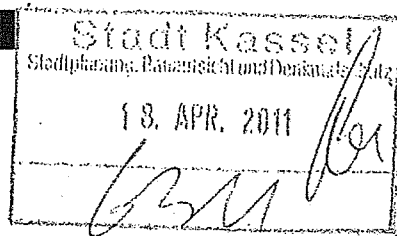
Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>9.2: "Entwässerung"</p> <p>9.3: "Merkwürdige Grundstückszuschnitte im nördlichen Bereich von Nr. 109"</p>	<p>schiedenen Faktoren ab, auf die die Stadt Kassel keinen abschließenden Einfluss hat (Verhandlungen, Genehmigungen, Finanzierung etc.).</p> <p>Will man die Entwicklung des Wohngebietes entlang der Söhrebahntrasse angesichts des enormen Bedarfs an derartigen Wohnbauflächen nicht auf eine unbestimmte, möglicherweise sehr lange Zeit, hinauschieben, bleibt nur die Möglichkeit einer Anbindung über die Heidenkopfstraße, zumal die Realisierung der Tramstrecke über die Söhrebahntrasse als wahrscheinliche Variante angenommen werden muss.</p> <p>Die Begründung wird in diesem Punkt entsprechend angepasst.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Zu 9.2: Nach Einschätzung des Kasseler Entwässerungsbetriebes kann das Grundstück Ochshäuser Straße 109 entwässert werden, wenn der Stichweg wie in dem aktuellen Bebauungsplanentwurf vorgesehen festgesetzt wird. Dies wurde mit Schreiben des Liegenschaftsamtes der Stadt Kassel vom 30. Dezember 2010 mitgeteilt. Diese Einschätzung gilt auch heute noch.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 9.3: Der Bebauungsplanentwurf vom November 2010 enthält keine Aussagen, Festsetzungen oder Empfehlungen für zukünftige Grundstücksgrenzen- oder -größen. Bei der angesprochenen Darstellung handelt es sich gemäß Pkt. 15.14. der Planzeichenverordnung 1990 um eine "Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung" im Sinne des § 1 Abs. 4 und § 16 Abs. 5 BauNVO. Hierdurch wird das zulässige Maß und die Nutzung von bestehenden Gebäuden (im B-Planentwurf: Allgemeines Wohngebiet 1) und den geplanten Neubauten (im B-Planentwurf: Allgemeines Wohngebiet 2) differenziert reguliert.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
	<p>9.4: "Nicht-Übernahme eines Vermessungsfehlers aus Mai 2010 in den B-Plan"</p> <p>9.5: "Straßenbäume an neuer Straße"</p> <p>9.6: "Überquerung der Söhrebahntrasse in Verlängerung der Heidenkopfstraße, Geländekonturierung"</p> <p>9.7: "Verhinderung von Durchgangsverkehr über bestehenden Schotter-Stichweg zur Ochshäuser Straße"</p> <p>9.8: "Punkt 8.6. Grünordnerische Maßnahmen und Festsetzungen, 7.3 Grünordnungsplan"</p>	<p>Zu 9.4: Die nordwestliche Grenze des Grundstücks Ochshäuser Straße 109 wurde entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen und dem Vertragslageplan vermessungstechnisch bestimmt. Das so entstandene Flurstück 17117, Gemarkung Kassel, Flur 29 wurde von den damaligen Grundstückseigentümerinnen für die Stadt Kassel aufgelassen. Mit der Auflassung haben die Eigentümerinnen das Ergebnis der Vermessung anerkannt. Ein Vermessungsfehler liegt nicht vor. Eine nachträgliche Änderung der Grundstücksgrenze ist mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Dieser Aufwand wird vom Liegenschaftsamt für nicht gerechtfertigt gehalten. <b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 9.5: Der genaue Standort der Bäume wird in der Ausführungsplanung konkretisiert und auf zu berücksichtigende Belange vor Ort Rücksicht genommen. Aus diesem Grund ist im Bebauungsplan festgesetzt, dass von der Lage der Gehölze im öffentlichen Straßenraum unter bestimmten Voraussetzungen abgewichen werden kann. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Zu 9.6: Das Neubaugebiet kann nur über die Heidenkopfstraße erschlossen werden. Zur hierfür erforderlichen Überquerung der Söhrebahntrasse liegt eine abgestimmte Straßenplanung vor, in der die vorhandene Situation berücksichtigt wurde. <b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 9.7: Die Festsetzung von Pollern ist planungsrechtlich nicht möglich. Prinzipiell ist die Erreichbarkeit der Gebäude für die Feuerwehr zu gewährleisten. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Zu 9.8: Im Kap. 8.6 (zu Pflanzliste) der Begründung handelt es sich um eine Empfehlung. Die Einfriedung der Grundstücke ist im Bebauungs-</p>	

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>9.9: Vorsorglich wird gerügt, dass der B-Plan auch für Bestandsgrundstücke wie Nr. 109 Bauweisen, Baugrenzen und andere Beschränkungen festsetzt....., die ohne erkennbare Notwendigkeit sind.</p> <p>9.10a: Es wird gerügt, dass ein beschleunigtes Verfahren (§ 13 a BauGB) zulässig ist.</p> <p>9.10b: Verdacht, dass durch die auf Betreiben der Stadt Kassel geschehene Beräumung und Abholzung angekaufter Flächen eine augenscheinlich vorhandene Streuobstwiese beseitigt wurde.</p> <p>9.10c: Die Angaben im B-Plan zur Untersuchung auf Kampfmittel im Plangebiet könnten im Widerspruch zur Stellungnahme des RP Darmstadt, Kampfmittelräumdienst stehen.</p>	<p>plan nicht festgesetzt. Lediglich bei der Errichtung von Einfriedungen entlang von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sind Vorgaben zu beachten und für alle vorgesehenen Einfriedungen wurde ein Mindestbodenabstand festgelegt. Die Festsetzungen wurden getroffen, um einerseits den öffentlichen Raum und damit das Stadtbild einheitlich zu gestalten und andererseits den Anforderungen des Naturschutzes (einheimische Pflanzen, Mindestbodenabstand) zu entsprechen.</p> <p><b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p> <p>Zu 9.9: Ziel des Bebauungsplanes ist es, für den Geltungsbereich eine städtebauliche Ordnung herzustellen. Das Wohngebiet wurde aufgrund des vorhandenen Bestandes in die Teilbereiche WA1 und WA2 aufgeteilt. Die Festsetzungen des WA 1 sind am Bestand orientiert und stehen nicht im Widerspruch zur vorhandenen Bebauung.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 9.10a: Die im § 13a BauGB genannten Voraussetzungen zur Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens sind erfüllt. Dies ist in der Begründung Kap. 4 detailliert dargelegt.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 10b: Die zuständigen Naturschutzbehörden wurden im Verfahren beteiligt. Es wurden keine unter Schutz stehenden Biotope beanstandet.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 9.10c: Wie in Ziffer 6.6 der Begründung zum B-Plan beschrieben, wurde in den BPlan vorsorglich ein diesbezüglicher Hinweis aufgenommen. Desweiteren ist aus der Begründung zu entnehmen, dass das Liegenschaftsamt der Stadt Kassel vor Beginn der Erschließungsarbeiten eine flächendeckende Kampfmitteluntersuchung in Auftrag geben wird.</p> <p><b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
10.	20.03.2011 privat	<p>9.10d: Bahndamm und Wiesen könnten einen zwischenzeitlich schützenswerten Biotop-Charakter erlangt haben.</p> <p>10.1: Zu dem Bebauungsplan Nr. VII/58 zum Offenlegungsverfahren „An der Söhrebahn/Stadteil Forstfeld“ habe ich folgende Änderungswünsche zum abzutrennenden Teil meines Grundstücks 664/171:</p> <p>1) Der Abstand zwischen der nordöstlichen und der südwestlichen Baugrenze sollte 15 m betragen, wie es bei den nordwestlichen Grundstücken ebenfalls vorgesehen ist.</p> <p>2): Die in 1 genannten Baugrenzen sollten parallel verlaufen.</p> <p>10.2: Zu dem verbleibenden Grundstück sollte die nordöstliche Baugrenze so verschoben werden, dass die vorhandenen Garagen komplett innerhalb der Bebauungsflächen liegen.</p>	<p>Zu 9.10d: Die zuständigen Naturschutzbehörden wurden im Verfahren beteiligt. Es wurden keine unter Schutz stehenden Biotope beanstandet. <b>Die Bedenken werden zurückgewiesen.</b></p> <p>Zu 10.1 Beide Punkte werden in den Plan übernommen. <b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p>Zu 10.2: Mit der vorgegebenen Baufenster-Tiefe wird die städtebauliche Zielsetzung der straßenorientierten Bebauung verfolgt. Die vorhandenen Garagen stehen innerhalb der Abstandsfläche an der Nachbargrenze und sind nach der Hessischen Bauordnung dort auch außerhalb der Baugrenzen zulässig. Dies gilt ebenso für eine Neuerrichtung. <b>Der Anregung wird nicht gefolgt.</b></p>

Anlage  
Originalstellungnahme zu Nr. 9



Stadt Kassel  
Amt f. Stadtplanung , Bauaufsicht u. Denkmalschutz  
Obere Königstr. 8  
34117 Kassel

Vorab per Fax 0 561 / 787 - 6115  
(ohne Anlagen)

Kassel, den 13.04.2011

**Bebauungsplan VII/58 "An der Söhrebahn"**

**Offenlegung**

**hier: Stellungnahme / Einwendungen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Eigentümer des

nehme ich zu dem Bebauungsplan VII/58 (hier bekannt auf dem Stand 09.11.2010) wie folgt Stellung:

Der Bebauungsplan ist in gegenwärtiger Fassung rechtswidrig und verletzt auch meine Rechte als Grundeigentümer unmittelbar.

1. Punkt 8.4. der B-Plan-Begründung (Offenhaltung des Schienenfahrbetriebes)

Der Bebauungsplan leidet an einem konzeptionellen Problem, welches spätestens, aber nicht nur, über die umzulegenden Erschließungskosten auch in meine Rechte eingreift.

Obwohl 'erst' Punkt 8.4. der B-Plan-Begründung betreffend, wird dieses Problem wegen absoluter sachlicher Vorgeflichkeit in der Reihenfolge vorgezogen angesprochen.

Der Bebauungsplan wurde am 07.02.2011 beschlossen und soll im beschleunigten Verfahren § 13 a BauGB durchgebracht werden, obwohl noch nicht alle grundlegenden äußeren Rahmenbedingungen feststehen und bereits deshalb eine rechtmäßige Planung nicht möglich sein kann.

Wesentliche äußere Bedingung für die Planung ist es, ob die Söhrebahn-Trasse noch bzw. wieder für den Schienenverkehr benutzt wird (z.B. durch Straßenbahnen oder „Regiotrams“).

Davon wiederum hängen ab:

- Erschließungskosten: Besondere Vorkehrungen zur Auch-Ermöglichung des Schienenfahrbetriebes fallen in die Erschließungskosten und betreffen so jedes in den B-Plan einbezogenen Grundstücke und damit jeden zahlungspflichtigen Eigentümer.
- Möglichkeit der Erschließung des Neubaugebietes ein- oder mehrfach über die Bahntrasse hinweg (z.B. vom Eibenweg aus; siehe auch Begründung 8.6. Absatz 2),

davon abhängig sind

- der Landverbrauch für Straßenflächen einerseits und die Verfügbarkeit von Land für Wohngrundstücke andererseits,
- die Straßenführung selbst und damit Leichtigkeit der Zuwegung  
(keine Z-Kurven, die von nicht hinterradgelenkten Lkw nicht oder nur schwierig bewältigt werden können und bereits im Vorhinein erhöht anfällig sind gegen Zuparken)
- Verfügbarkeit der Bahntrasse als mit wenig Aufwand auszubauender Fuß-Radweg (vom unteren Ende Heidenkopfstraße bis zum Ex-Bahnübergang am Lindenbergweg / ehem. Gemeindehaus jetzt Siedlerheim): Der Untergrund ist fest; der Schotter liegt noch auf der Trasse.
- Lärmschutz: Ausrichtung der Fenster von Neubauten, Vorkehrungen gegen die Übertragung von Vibrationen des Fahrbetriebes im steinigen Boden, Anbringung der Fahrdrähte, Planung von Haltestellen mit Platzbedarf, Berücksichtigung des Umstandes, daß Haltestellen in dieser Gegend mit hoher Wahrscheinlichkeit auch ohne Kiosk anbei zu 'gesellschaftlichen Mittelpunkten' mit entsprechenden Begleiterscheinungen würden.

Wegen der folglich sehr verschiedenen Anforderungen und Möglichkeiten einer Planung „mit“ oder „ohne“ Schienenfahrbetrieb ist diese Rahmenbedingung absolut vorgefährlich und sinnvoll nur im Vorhinein in der einen oder anderen Richtung abschließend zu klären.

Dies gilt insbesondere deshalb, weil die Wiederaufnahme des Schienenfahrbetriebes eher unter einem sehr großen Fragezeichen steht und deshalb das vergebliche Vorhalten der Möglichkeit 1) sinnlos einschränkend und 2) für alle von Erschließungskosten Betroffenen unnötig teuer sein würde.

Ein Straßenbahn-/Regiotram würde nach Lohfelden zu führen sein.

Die Gemeinde Lohfelden hat sich 1999/2000 bereits gegen den Straßenbahn-Anschluß entschieden.

Ob die Gemeinde Lohfelden sich heute für Straßenbahn pp. entscheiden kann, ist fraglich. Die maßgeblichen Gesichtspunkte haben sich seither nicht für eine Straßenbahn etc. verändert, sondern eher gegen:

Die Söhrebahntrasse kann in Lohfelden maximal bis zum Rathaus benutzt werden, dort ist sie zwischenzeitlich überbaut. Wellerode kann so nicht mehr erreicht werden. Weite Gebiete Lohfeldens benötigen weiterhin einen Zubringerbus. Ein trotz Straßenbahn aufrechterhaltener Busbetrieb stellt die Wirtschaftlichkeit noch weiter in Frage, siehe noch unten.

Die 1999/2000 alternativ überlegte „Zick-Zack“-Führung einer Straßenbahn durch die Straßen Ochshausens und Crumbachs dürfte bereits bei der heutigen Straßenbahn-Größe und entsprechenden Kurvenradien noch problematischer geworden sein. Dies gilt erst recht für die nochmals größere Regiotram.

Hier würde eine Planung acht geben müssen, nicht in eine ähnliche Fehlersituation zu geraten wie bei der Umgestaltung der Leipziger Straße in KS ca. 2005, bei der die seit Beginn der Ursprungsplanung deutlich größer gewordenen Bahnen mit parallel fahrenden Fahrzeugen kollidieren konnten und das sehr behelfsmäßige „Vorkleben“ zusätzlicher Bordsteine zur Auto-Fahrbahnverengung als einzige notdürftige Abhilfe für möglich erschien.

Ggf. verbietet sich die Einrichtung eines Schienenfahrbetriebes auch deshalb, weil die notwendigen elektr. Fahrleitungen und deren Befestigungen nach heutigen Vorschriften zumindest in einem Teil der denkbaren Streckenführung nicht mehr realisierbar wären und allein daran ein Fahrbetrieb insgesamt scheitern würde. Auch das wäre -in Zusammenarbeit mit der KVG- j e t z t im Vorhinein zu klären.

Vor allem aber ist ein Straßenbahnbetrieb nach Lohfelden wirtschaftlich fraglich, weil die potentielle Fahrgast-Zahl bei realistischer Betrachtung zu gering sein ist: Lohfelden ist eben kein dicht bevölkertes Großstadtviertel, und weitere Orte können nicht erreicht werden. Die weiterhin notwendigen Zubringerbusse belasten das wirtschaftliche Ergebnis noch mehr.

Eine Straßenbahn etc. wäre vor diesem Hintergrund wirtschaftlich allenfalls dann wünschenswert, wenn sich Beteiligte erhoffen, dazu gegebene Fördermittel zumindest auch für ganz andere, eigentlich gewünschte Belange (mit)verwenden zu können. Auf solche möglichen Nebeneffekte kann jedoch keine Stadtplanung bauen.

Eine vernünftige, nämlich konsequent ein Konzept verfolgende Planung kann folglich nur damit beginnen, diesen Punkt „Schienenverkehr ja oder nein“ 1) im Vorhinein und 2) abschließend zu klären.

Die Stadtplanung Kassel verweist hier jedoch stets auf die KVG und nimmt deren unklare, nicht-entschieden-offenhaltende Haltung gleichsam wie „gottgegeben“ hin.

Es ist jedoch nicht erkennbar, daß die Stadt KS diesen Punkt bereits 'auf den Punkt' zu bringen versucht hat.

Vor allem aber verkennt die Stadtplanung, daß die KVG der Stadt Kassel über direkte und indirekte Beteiligungen letztlich zu 100 % gehört und deshalb jederzeit und ohne weiteres eine Klärung, ggf. mit vorgegebener Richtung, zu erreichen sein wird. Nötigenfalls kann auch auf den NVV (= Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH) über die maßgebliche Kapitalbeteiligung Einfluß genommen werden.

Aktien der KVG AG werden gehalten von

Magistrat der Stadt Kassel	6,50 %
Kasseler Verkehrs- u. Versorgungs-GmbH *	<u>93,50 %</u>
	100,00 %

Die Kasseler Verkehrs- u. Versorgungs-GmbH wird von dem Magistrat der Stadt wiederum zu 100 % gehalten

Ebenso kann der Gemeinde Lohfelden abschließende Gelegenheit zur Erklärung geben werden.

Erst wenn dieser Punkt geklärt ist, kann konsequent nach einem Konzept geplant werden, der Reihenfolge nach aktualisiert (F-Plan -> B-Plan), und zwar voraussichtlich dann frei, ohne überflüssige und für alle teure „Turnübungen“ zur Vorhaltung eines "vielleicht irgendwann mal" kommenden Schienenfahrbetriebes.

## 2.

### Entwässerung

Nur bedeutsam, wenn der Grundstückszuschnitt Ochshäuser Str. 105-Neu nicht ohnehin wieder wie vom B-Plan Aug. 2008 wiedergegeben erfolgen soll und die diesbezügliche Planänderung zu Nov. 2010 überholt hat; z.B. nach Einigung mit Eigentümer Nr. 105 ZUFALL.

Der gegenwärtige B-Plan-Entwurf Fassung Nov. 2010 zeigt gegenüber dem Vorentwurf Aug. 2008 folgende Änderung:

Die Grundstücksgrenze und die Baulinie des Neu-Grundstückes aus dem oberen Teil des Grundstückes Ochshäuser Str. 105; Eig. ZUFALL (nord-nordöstliche Teilfläche aus dem jetzigen Flst. 664/171) wurde "bergauf" verschoben. Dadurch wurde der zur baufreien Überdeckung des Kanalanschlusses meines Hauses Nr. 109 bestimmte Stichweg -ebenfalls in Richtung "bergauf"- leicht angewinkelt. Gedanklich verlängert, würde der Stichweg laut B-Plan Nov. 2010 auf die Süd-Ecke des Hauses 109 bzw. das davor belegene Nebengebäude stoßen; und nicht mehr Richtung "unterhalb des Gebäudes vorbei" zeigen.

Das mindert nicht nur den Nutzen des über Erschließungskosten mitzubehaltenden Stichweges als Zuwegung zum Grundstück.

Wesentliches Problem dieser B-Plan-Änderung ist, daß dann der Kanal und der grundstücksseitige Kanalanschluß ebenfalls "bergauf" zu verlegen wären, um vom bebauungsfrei zu haltenden Stichweg gedeckt zu werden.

Dann aber fehlt bisher gegebene Gefälle zur vollständigen Entwässerung des Grundstückes 109.

Das Grundstück 109 hat einen gegabelten Kanalanschluß. Der obere Abgriff liegt an der Nord-Ecke des Hauses, der untere Abgriff etwa 3 m unterhalb der West-Ecke des Hauses an der Grundstücksgrenze zu 105 bzw. 107 A. Dort unten liegt auch ein Revisionschacht.

Der bergobere Strang wird laut Plan von ca. 1975 schräg über des ehem. Gartens (Wiese, jetzt der Stadt KS gehörige Fläche von Flst. 662/171 alt) zur Grundstücksgrenze mit Nr. 105 (Flst. 664/171) geführt und trifft dort auf den parallel zu den jetzigen Grenzen 107 A und 105 geführten unteren Abgriff. Der untere Abgriff setzt sich dann als Hauptkanal entlang der Grenze



zu 105 und 103 fort, um dann rechtwinklig bergab zwischen den Grundstücken zu Haus-Nr. 101 und 103 (Eigt. MERGARD) zur Ochshäuser Str. zu geführt zu werden.

Wird nun der Planänderung Aug. 2008 -> Nov. 2010 folgend, der vom Stichweg bebauungsfrei abzudeckende untere Abgriff / Hauptkanal bergauf verlegt, müßte bergauf entwässert werden, wovon das Abwasser nicht zu überzeugen sein wird.

Abhilfe könnten evtl. eine extreme Vertiefung des unteren Abgriffes sein, und / oder aber eine völlige Umkonstruktion des Leitungswerkes innerhalb des Hauses 109 oder gar ein elektrisches Pumpwerk.

All das verursacht zusätzliche Erstellungskosten und bringt ggf. laufende Verbrauchskosten, Wartungsaufwand und vor allem unnötige Fehlerquellen mit sich, namentlich ein Pumpwerk.

Ursache für die Bergauf-Verschiebung des Stichweges mit Kanal darunter soll die Bergauf-Verschiebung der Grundstücksgrenze von Nr. 105 sein, um die von dort abzutrennende Teilfläche durch Hinzufügung einer 'angewinkelten' Zusatzfläche von 49 qm auf 500 qm zu bringen und damit eine bestimmte Grund- bzw. Geschoßflächenzahl zu ermöglichen; allerdings ohne Rücksicht auf die dann entstehende zerklüftete Form des Grundstückes 105-Neu (dazu noch unten).

Beim Umzeichnen der Pläne hat man offenbar darüber den Gesichtspunkt der Entwässerung von Nr. 109 schlichtweg vergessen.

Würde nun die Planung so beibehalten werden, wäre der Plan ermessensfehlerhaft und damit jedenfalls anfechtbar: Es würde die Naturgesetzlichkeit, daß Wasser stets bergab fließen möchte, übergangen bzw. kosten- und fehlerträchtig 'überlistet', um eine lediglich menschgeschaffene, papierene und beliebige Anforderung (Verhältnis von Grundstücksgröße und GRZ / GFZ, vgl. § 17 Abs. 1 BauNVO) mit einem 'angestückelten' Winkel von gerade ca. 49 qm mühselig zu erfüllen.

Richtiges planerisches Mittel wäre (falls sich Problem dieses zerklüfteten Zuschnittes von Nr. 105-Neu nicht ohnehin erledigt; siehe unten) ein fallweises Absehen von bestimmten Verhältnissen gem. § 17 Abs. 2, ggf. Abs. 3 BauNVO.

Gerade eine Pumpwerk-Lösung verbietet sich:

Nicht nur aus Kostengründen, sondern auch in Erwartung der 'Energiewende' wird man spätestens jetzt nicht mehr bislang selbsttätig sich erledigende Grundfunktionen auf zusätzlichen elektrischen Verbrauch umstellen, und das nur, um einen bei sinnentleert-buchstabengetreuer Erfüllung von nicht zwingenden Vorschriften übergangenen Gesichtspunkt zu überspielen.

Müßte dann bei Stromausfall, am Lindenberg durchaus nicht außerhalb der Wahrscheinlichkeit, stets mit Entwässerungsproblemen gerechnet werden? Wer bezahlt dann die Schäden an 109?

Aus Sicht des Grundstückes 109 betrachtet, ist bei der Konzeption der Grundstücksgrenzen von 105-Neu und damit einhergehender B-Planung unbedingt auf die Erhaltung des natürlichen Gefälles zu achten und dazu der Stichweg wie im bisherigen Entwurf streng über dem Kanal in Richtung "unterer Revisionsschacht" bzw. -gedanklich- Richtung "unterhalb Haus 109 vorbei, entlang den jetzigen Grenzen zu 105 und 103 ) zu führen. Der Kanal kann nicht sinnvoll woanders entlang geführt werden, wenn er weiterhin zwischen Hs.-Nr. 103 und 101 bergab zur Ochshäuser Str. geführt werden soll.

Möglicherweise stellt sich das Problem nicht, wenn der derzeitige Entwurf des Grundstückes 105-Neu im Hinblick auf die Vermarktungschancen bzw. nach Vereinbarung mit dem jetzigen Eigentümer Herrn ZUFALL erneut überarbeitet würde:

Nach Stand Nov. 2010 erreicht das Grundstück 105-Neu die 500-qm-Größe nur durch Hinzufügung einer kleinen ca. 49-qm-Restfläche, angesetzt an der Seite "bergauf". Abgesehen von dem Entwässerungsproblem für 109 hat dies für 105-Neu den gravierenden Nachteil, daß das Grundstück 105-Neu dann keine gerade Grundstücksgrenze / "Straßenfront" aufweist und derart "eingeklemmt" zugeschnitten ist, daß es sinnvoll nur durch "befreundete" Nutzer (über die Grundstücke 105, 107 A oder 109 -> Altenteil, Kinder etc.) genutzt und entsprechend vermarktet werden könnte. Das wären die tatsächlichen Marktchancen erheblich eingeschränkt.

Insoweit könnte eine Verbesserung den Nachteilen für 105-Neu und 109 abhelfen,

- indem für 105-Neu von der 500-qm-Mindestgröße nach § 17 Abs. 2, ggf. Abs. 3 BauNVO abgegangen wird
- in dem bei einer "Paket"lösung für die Grundstücke 105-Alt und 105-Neu die südliche Grenze von 105-Neu "bergab" verschoben wird und so die 500 qm von 105-Neu erreicht werden

- oder indem aus den Flächen aus den Gärten zu den Häusern 99 - 105 ein Baugrundstück weniger abgeteilt wird und die einzelnen Grundstücke dann größere Flächen aufweisen, was bei einer Vermarktung nach Flächen-qm für die Stadt KS als Verkäufer keinen Unterschied gäbe.

Dieser Fehler ist koordiniert mit dem Liegenschaftsamt zu beseitigen, damit nicht der Fehler in ein Werk übernommen wird, weil er im anderen enthalten ist (B-Plan <-> Umlegungsverfahren / Vermessung).

Ich verweise insoweit auch auf meine Schreiben vom 03.12.2010 an Liegenschaftsamt und Stadtplanungsamt nebst Anlagen

- 1) Vergrößerung einer Entwurfszeichnung aus Bestand "Kasseler Entwässerungsbetrieb", dürfte B-Plan-Entwurf Nov. 2010 entsprechen, mit von hier handschriftlich eingezeichneten Änderungen gegenüber Fassung Aug 2008
- 2) Lageplan Hauptanschluß des Kanals von Nr. 109 (aus Bestand KEB)
- 3) Zeichnung aus Baugenehmigungsverfahren über den Kanal Hs.-Nr. 109 (aus Bestand KEB) mit Lage des oberen und unteren Revisionsschachtes und der beiden Kanal-Zuführungs-Strängen zum Hauptanschluß.
- 4) Vergrößerung daraus zur besseren Sichtbarkeit.

Anlagen erneut anbei.

3.

Merkwürdige Grundstückszuschnitte im nördlichen Bereich von Nr. 109

Ähnlich begründet sind die derzeit vorgesehenen merkwürdige Grundstückszuschnitte meines Grundstückes 109 im nördlichen (Bergauf-) Bereich sowie spiegelbildlich des neuen Grundstückes dahinter: Unter Berufung auf die nach § 17 Abs. 1 BauNVO einzuhaltenden Zahlenverhältnisse sieht das Liegenschaftsamt der Stadt Kassel vor, eine dreieckige Fläche im Nordwestbereich von 109 dem dahinter (westlich) entstehenden Neu-Grundstück zuzuschlagen.

Die beiderseits merkwürdige Grenzföhrung ist nicht ideal. Eine Änderung wäre aus Sicht des Grundstückes 109 wünschenswert.

Wegen § 17 Abs. 2 bzw. Abs. 3 BauNVO ist ein Erreichen der 500-qm-GröÙe "mit aller Gewalt" zur Gewährleistung der gewünschten GRZ / GFZ nicht erforderlich. Der problemlosen Nutzbarkeit und der sauberen Grenz- und ggf. Zaunföhrung kann ohne weiteres der Vorzug gegeben werden.

§ 17 Abs. 1 BauNVO ist vom Gesetzgeber mit Sicherheit nicht so gemeint, daß von einer Wunsch-GRZ u. -GFZ ausgehend die dazugehörigen Grundstücksflächen wegen nur weniger Mehr-qm in seltsamsten Zuschnitten herbeikonstruiert werden sollen.

Werden Hindernisse aus § 17 Abs. 1 BauNVO von der Planung ausgeräumt, kann das Liegenschaftsamt -im Umlegungsverfahren oder auch schon im Vorfeld- von der bislang als starr empfundenen Rahmenbedingung abgehen und das Grundstück 109 auf 30 m Tiefe und zugleich mit gerader Grenze gestalten und weitere Veranlassungen treffen.

4.

Nicht-Übernahme eines Vermessungsfehlers aus Mai 2010 in den B-Plan

In Zusammenarbeit mit dem Liegenschaftsamt und ggf. der Dienststelle Korbach ist sicherzustellen, daß der B-Plan einen Fehler aus 2010 bei der Grundstücks-Trennvermessung von 662/171 nicht übernimmt:

Für das Grundstück Ochshäuser Str. 109 soll laut Vereinbarung mit dem Liegenschaftsamt vom 23.02.2009 die Grundstückstiefe "minimal 30 m" betragen. Das erfordert, daß der Winkel der nordwestlichen Grundstücksgrenze zur südwestlichen Grundstücksgrenze (entlang 107 A, 105) 90 Grad beträgt.

Bei der Trennvermessung ca. Mai/Juni 2010 wurde jedoch schlicht versehentlich der Bezugspunkt an der nordwestlichen Ecke von 109

Bezugspunkt in den Katasterzeichnungen eingezeichnet als „X“  
und im B-Plan Nov. 2010 "Knickpunkt" der westlichen Grundstücksgrenze von 109

um ca. 0,5 m nach Osten verfehlt (Tiefe des Grundstückes dann dort ca. 29,5 m nach grober Bandmaß-Messung). Dadurch geriet der Winkel zum Grenzverlauf 107 A / 105 / 103 auf etwa 89,5 Grad, und die gesamte nördliche Grundstücksgrenze mit neuer Straßenkurve verschob sich mit dem Effekt, daß an der Nord(Ost)Ecke von 109 (Garagenhof) ein dreieckiges, ca. 1 qm großes Trennstück zunächst unklaren Verbleibs entstand.

In Zusammenarbeit mit den beteiligten Stellen (Umlegungsverfahren läuft !) ist dieser Vermessungsfehler zu korrigieren und die Grundstückstiefe von 109 auf "min. 30 m" bei einem Winkel von 90 Grad zu 107 A / 105 usw. zu halten, und das Einfließen nur korrekter und klarer Grenzverhältnisse in die B-Planung sicherzustellen.

Wenn dabei auch noch die abgelenkte Grenze insgesamt vermieden und die Grundstücke 109 und das neue Grundstück nordwestlich davon mit so geraden Grenzen wie möglich gestaltet werden können (das neue Grundstück dann halt geringfügig unter 500 qm), wäre das aus meiner Sicht wünschenswert und sinnvoll; siehe oben.

#### 5. Straßenbäume an neuer Straße

Bei der Setzung der vorgesehenen Straßenbäume (hier am nördlichen Bereich von 109 entlang) ist darauf zu achten, daß die Zuwegung und sonstiges Verhältnisse des Grundstückes 109 nicht beeinträchtigt werden.

Die Einzeichnung zumindest eines Baumes im B-Plan 11.2010, sofern bereits lagegenau gemeint, läßt insoweit Zweifel aufkommen.

Insoweit ist zu gegebener Zeit mit Bedacht und vor Ort in Abstimmung vorzugehen. Das kostet die Stadt nichts.

#### 6.

Überquerung der Söhrebahntrasse in Verlängerung der Heidenkopfstraße, Geländekonturierung

(Dieser Punkt ist nur dann bedeutsam, wenn doch Schienenfahrbetrieb eingeplant wird)

Eine auf Schienenfahrbetrieb auf der Söhrebahn ausgerichtete Planung, so die B-Plan-Fassung Nov. 2011, sieht die Bahnüberquerung in Verlängerung der Heidenkopfstraße vor. Die (Auto-) Fahrbahn soll dazu auf das Niveau der hier in einem Geländeeinschnitt verlaufenden Söhrebahn abgesenkt werden.

Dazu wäre die untere Heidenkopfstraße (im Bereich des Hauses 10 B Eigt. WAGNER) um die Bahneinschnitt-Tiefe von ca. 2 - 2,5 m steiler abzugraben, und auf der Südseite der Söhrebahn (mein Grundstück Ochshäuser Str. 109) auf eine Bahn-Einschnitt-Tiefe von ca. 1 - 1,5 m.

Zur Veranschaulichung ist ein Photo anbei

Daraus kann für die Zuwegung zu der Doppelgarage von 109 (Garagenhof davor) eine unnötig steile Böschung entstehen, ggf. verbunden mit der Notwendigkeit zur Abmauerung oder sonstiger Sicherung der Miniböschung. Für das (nicht in den B-Plan einbezogene) Grundstück Ochshäuser Str. 111 mit der Tiefgarage im nördlichen Grundstücksbereich könnte sich u.U. eine nicht Pkw-Befahrbare "Sprungschanze" ergeben.

Sicherlich wäre -mit entsprechend Aufwand und ggf. Mehrkosten- insoweit etwas machbar.

Es bliebe dann nur die Problematik des sehr steilen Anstieges der Heidenkopfstr. im Winter, jedenfalls dann, wenn wie jetzt, konsequent in Nebenstraßen ohne Busbetrieb kein Winterdienst erfolgt, und ggf. Probleme mit langen Fahrzeugen u. Anhängern (Aufsetzen).

Für die südliche Seite (zur Ochshäuser Str. ) könnte jeglichen Problemen jedoch aus dem Weg gegangen werden, indem die "Kuppe" -einschließlich des Garagenhofes von 109 - flacher abgegraben wird. Der Garagenhof von 109 würde dann nicht mehr zu den Garagen hin abfallen, sondern zum Weg hin. Dadurch würden zur Söhrebahn und neuen Straße hin ca. 0,50 bis 0,70 m Höhenunterschied beseitigt werden und auch im dortigen Bereich Böschungsprobleme vermieden werden.

Diese Überlegung sollte nicht zuletzt deshalb bedacht werden, weil es nach dem üblichen Gang der Dinge durchaus zu erwarten ist, daß der gepflasterte Garagenhof von 109 im Zuge der unmittelbar

daneben stattfindenden Tiefbauarbeiten ohnehin beschädigt würde (Darauffahren mit Lkw oder Maschine, Abrutschen des Untergrundes bei Böschungsarbeiten) und die Pflasterung mithin so oder so aufzunehmen und erneut zu legen wäre.

Dann kann man daraus auch zuvor ein Konzept entwickeln. In einem Guß gearbeitet, werden auch die Kosten in Grenzen bleiben bzw. durch Ersparnis anderer Arbeiten sogar mehr als kompensiert.

Ggf. wäre mit Nr. 111 (Eigt. BARANSKI) zur Vermeidung einer nicht oder nur schlecht befahrbaren Sprungschanze in entsprechender Weise Übereinkunft zu erzielen.

7.

Verhinderung von Durchgangsverkehr über bestehenden Schotter-Stichweg zur Ochshäuser Str.

Laut Ziffer 8.3 der B-Plan-Begründung, dort drittletzter Absatz, soll -mit nachvollziehbarer Begründung- ein Durchgangsverkehr aus Richtung Erschließungsstraße / Heidenkopfstr. direkt zur Ochshäuser Str. über den bestehenden Schotter-Stichweg (entlang der Häuser 107, 107 A, 111, 109) verhindert werden.

Soweit dies der Regelungsgehalt eines B-Planes ermöglicht bzw. erfordert, ist bereits auf dieser Planungs-/Festsetzungsstufe darauf zu achten, daß Brandschutz und Nutzbarkeit der Grundstücke nicht beeinträchtigt werden. Eine Verpöllerung darf daher nicht fest, sondern muß variabel-verschließbar sein, mit unbeschränkter Öffnungsmöglichkeit für Feuerwehr und Anwohner.

Die Feuerwehr muß freien und schnellen Zugang auch mit Lkw von allen Seiten haben, und Anwohner dürfen nicht dazu gezwungen sein, jedesmal die 'große Runde' über Ochshäuser Str., Erlenfeldweg und Eibenweg zu drehen, wenn etwas an- oder abgefahren wird oder ein Fahrzeug umgeparkt werden soll. Das betrifft namentlich mein Grundstück Nr. 109 sowie das (nicht im B-Plan-Gebiet belegene) Grundstück 111 gegenüber: Hier würden bei fester Verpöllerung, Vermauerung, Erdwall etc. die Zufahrten 'zerschnitten'.

8.

Punkt 8.6. Grünordnerische Maßnahmen und Festsetzungen, 7.3. Grünordnungsplan

8.1.

Der B-Plan bestimmt (unter § 81 Abs. 1 HBO, dort Nr. 3 -Einfriedungen- und Nr. 5 -Begründung-) bestimmte Einfriedungsarten und Begrünungsmaßnahmen und seit 11.2011 nun auch die "extensive Dachbegrünung" von flachen u. leichtgeneigten Nebengebäuden.

Dazu gibt es -insoweit widersprüchlich- "Vorschläge" (Liste "geeigneter" Pflanzen, Begründung Ziffer 8.6. am Ende, aber auch massive Ge- und Verbote mit sehr feinkörnigem Regelungsgehalt zu Zaunbauart mit zentimetergenauen Maßangaben und sogar Pflanzenarten (Begründung Ziffer 7.3. und B-Plan 3.2., 3.5. (hier die Liste mit Vorschlagscharakter der Begründung 8.6 a.E. überspielend) .

Diese Festsetzungen gelten in gegenwärtiger B-Plan-Fassung für den kompletten Geltungsbereich, also auch die Alt-Grundstücke.

Der gegenwärtige Bestand ist dort dann vom Bestandsschutz gedeckt.

Bei jeglicher Änderung oder Ersatz-/Neu-Anlage müßten jedoch die neuen Festsetzungen befolgt werden.

Mit diesen Festsetzungen wird mithin in das bisher unbestrittene Recht der Bestandseigentümer eingegriffen, ihr Grundstück so zu gestalten oder zu verändern, wie es gefällt, und sei es nur im Garten.

Es ist keinerlei öffentliches Bedürfnis oder gar eine zwingende Vorschrift dafür zu erkennen, in bislang unbestrittene Rechte einzugreifen und die seit meist ca. 1925 - 1935 bebauten und begrüneten Bestandsgrundstücke heute plötzlich sehr feinkörnigen gestalterischen Vorschriften zu unterwerfen. In den vergangenen ca. 80 Jahren, einschließlich der Jahre 1933-45, ging es durchaus mit verschiedenen gestalteten und bemaßten Einfriedungen und auch Pflanzen 'nicht heimischer' Arten. Die 'extensive Dachbegrünung' und die damit verbundene Ästhetik war zweckgerichtet militärischen Objekten vorbehalten (Beispiel: Hirschhagen) und ersparte dem Zivilisten die Erschwerung in Pflege, Schneefreihaltung und Reparatur von Dächern.

Bauordnungsrechtliche Festsetzungen nach § 81 HBO können, müssen aber nicht getroffen werden.

Solch enge Vorschriften beruhen nicht auf baurechtlichen Notwendigkeiten. Hier geht es nur um planerische Gesichtspunkte; deutlicher ausgedrückt, darum, die durchaus von Moden der Zeit

beeinflußten ästhetischen Vorstellungen (Einfriedungsmaße, "extensive Dachbegrünung"; Pflanzen-Arten) der gerade aktuell befaßten und ggf. bereits wieder ausgeschiedenen Planer durchzusetzen und dabei aber leider spiegelbildlich kleine, aber liebe gestalterischen (Freiheits-) Rechte der Bestandseigentümer zu beschneiden. Das wirkt eher obrigkeitlich als in das heutige offizielle Verhältnis von Staat, kommunalen Körperschaften und Bürgern passend. Das Grundgesetz gibt insoweit die Reihenfolge der Bewertung -in gerichtliche überprüfbarer Weise- vor: Im Grundsatz besteht Freiheit, und Einschränkung besteht nur dort, wo Freiheit zu Lasten anderer bzw. der Allgemeinheit geht.

Es kann in diesem Zusammenhang auch nicht Argument sein, daß gerade die Einhaltung von § 81 Abs. 1 Nr. 5 HBO-Festsetzungen "üblicherweise" nicht kontrolliert würde. Vielmehr lehrt der deutsche Alltag, daß da, wo Vorschriften bestehen, über kurz oder lang auch kontrolliert und sanktioniert wird, nämlich spätestens dann, wenn Geld winkt.

Das kürzlich in den Medien berichtete Vorgehen von Bauordnungsbehörden wegen "baugenehmigungspflichtiger Werbeanlagen" in Gestalt von Schaufenster-Beklebung (Bußgeld und Genehmigungsgebühren aus § 13 n.-w. LBauO) ist nur ein Beispiel für derartige Handhabung von Gesetzen.

Zu Festsetzungen nach § 81 HBO auch für den Bestandsgrundstücke muß kein langwieriger Rechtsstreit geführt werden.

§ 81 Abs. 1 Hess. LBauO, dort Nr. 3 (Einfriedungen) und Nr. 5 (Begrünung), sind Kann-Vorschriften, keine Muß-Vorschriften.

Gerade für Bestandsgrundstücke, noch dazu leicht abgelegener, nicht ansicht-prägender Lage, für die bislang ohne jeden Nachteil für die Stadt diese kleinen Freiheiten galten, sind Festsetzungen nach § 81 Abs. 1 Nr. 3 und insbes. Nr. 5 HBO nach hiesiger Auffassung unangemessen und fehlerhaft.

Jedenfalls nicht planungsfehlerhaft wäre, die Bestandsgrundstücke (hier deckungsgleich mit Gebiet WA 1) insoweit von den Festsetzungen der Ziffer 3. des Bebauungsplanes auszunehmen.

Das wäre für die Stadtplanung auch inhaltlich hinnehmbar; denn schließlich müßte die Stadtplanung ja auch damit leben, daß auf den Bestandsgrundstücken nichts geändert wird und diese deshalb unter Bestandsschutz anderes gestaltet sind, als man es persönlich und zur betreffenden Zeit für wünschenswert hielt.

Es sollte der Stadt KS, die offiziell für ihre Bürger tätig ist, kein Problem bereiten, Freiheiten des Bürgers nur dort beschneiden, wo eine sachliche Notwendigkeit es gebietet oder zumindest rechtfertigt; und damit davon abzusehen, in Nicht-Wahrnehmung planerischen Ermessens oder zeittypischer Regelungswut ihren Bestands-Bürgern ohne echten eigenen Vorteil zwar nur kleine, aber sehr liebgegewonnene Freiheiten zu beschneiden.

Wird der als "WA 1" ausgewiesene Altbestand von Ziffer 3. des B-Planes ausgenommen, wird dem Bestandseigentümer nichts Zeitmodenbehaftetes und Unerwartetes aufgezwungen. Das wäre jedenfalls ohne jedes rechtliche Risiko.

Der Bauwillige mag dann immer noch überlegen, ob er für namhaftes Geld ein mit vielen Beschränkungen behaftetes Grundstück erwerben oder ob er lieber im Landkreis unter freieren Bedingungen und dazu ggf. billiger bauen möchte.

Vielleicht mag auch die Überlegung eine Anregung sein, daß z.B. der Wilhelmshöher Bergpark oder der Auepark, beides international bekannte Attraktionen,

1. unter derart feinmaschigen und inhaltlich engen Regelungen nicht hätten entstehen können, und
2. die dort durchaus vorgekommene Verwendung offiziell 'nicht heimischer' Pflanzen nicht zu katastrophalen Artenvermischungen, -verdrängungen etc. geführt hat.

Ebenso vielleicht mögen auch die jüngsten Ereignisse in Japan aufgezeigt haben, auf welchen Gebieten Belange des Natur- und Umweltschutzes ernsthaft berührt sind und der Betrachtung und Regelung bedürfen.

## 8.2.

Sollte es wieder zu einem Schienenfahrbetrieb auf der Söhrebahn kommen und damit einhergehend zu entsprechend ansteigendem Fußgängerverkehr zu einer Haltestelle oder gar einer Haltestelle unmittelbar anbei, muß ich mir als Grundeigentümer vorbehalten, meinen Garten durch geeignete

Einfriedung vor Einwüfen von Flaschen, Zigarettenschachteln, Kippen und anderem Müll sowie Betreten zwecks Verrichtung der Notdurft zu schützen. Da wird eine leichte Einfriedung auf 1,20 m Höhe nicht reichen.

Bereits jetzt sind 'unsaubere' Fußgänger auf dem Weg von und zum Bus zu beobachten sowie immer wieder oben am Bahndamm 'Eckenstehererei'; sowie auch Kfz-Aufbruch und Sachbeschädigung.

9. Vorsorglich wird gerügt (und entsprechende Rüge für ein gerichtliches Verfahren gegen den B-Plan vorbehalten), daß der B-Plan auch für Bestandsgrundstücke wie Nr. 109 Bauweisen, Baugrenzen (§§ 22, 23 BauNVO) und andere Beschränkungen festsetzt und damit im Vergleich zur bisherigen Rechtslage Beschränkungen für jede nicht vom unmittelbaren Bestandsschutz gedeckte Änderung / Neu-Bebauung herbeiführt, ohne daß dafür eine Notwendigkeit erkennbar ist.

Fraglich ist letztlich überhaupt, inwieweit für Bestandsgrundstücke Festsetzungen notwendig oder auch nur gerechtfertigt sind, die über die unmittelbar zur Grundstücksneuordnung im Umlegungsverfahren benötigten und in einem B-Plan anzubringenden Bestimmungen hinausgehen.

10. Ebenso vorsorglich wird gerügt (und entsprechende Rüge für ein gerichtliches Verfahren gegen den B-Plan vorbehalten), daß hier ein beschleunigtes Verfahren nach § 13 a BauGB (ohne Durchführung einer Umweltprüfung) zulässig ist.

Zu prüfen sind in diesem Zusammenhang,

ob die auf Betreiben der Stadt KS geschehene Beräumung und Abholzung angekaufter Flächen im Plangebiet nur eine vielleicht noch zulässige "Baufeldbereinigung" als "Vermeidungsstrategie" gegen die Verstöße gegen § 44 I Nr. 1 - 3 BNatSchG waren oder schon einen augenfälligen Streuobstwiesen-Charakter als 'vollendete Tatsache' beseitigte;

und ob eine Begründung, zur Untersuchung auf Kampfmittel Übersicht schaffen zu müssen, in Widerspruch zur Anfrageantwort des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 26.07.2000 (Ziffer 6.6. der BPlan-Begründung) und auch zu dem aus Ziffer 6.6. Begründung (am Ende) sowie Ziffer 4.3. des Planes folgenden Zeitpunkten steht;

und auch, ob Bahndamm und Wiesen/ Weiden nicht auch durchaus Biotop-Charakter tragen bzw. zwischenzeitlich erlangt haben und entsprechend zu schützen sind, und ob die tatsächlich zu beobachtenden Tierarten, namentlich Vögel, weit über das bereits Erfasste hinausgehen.

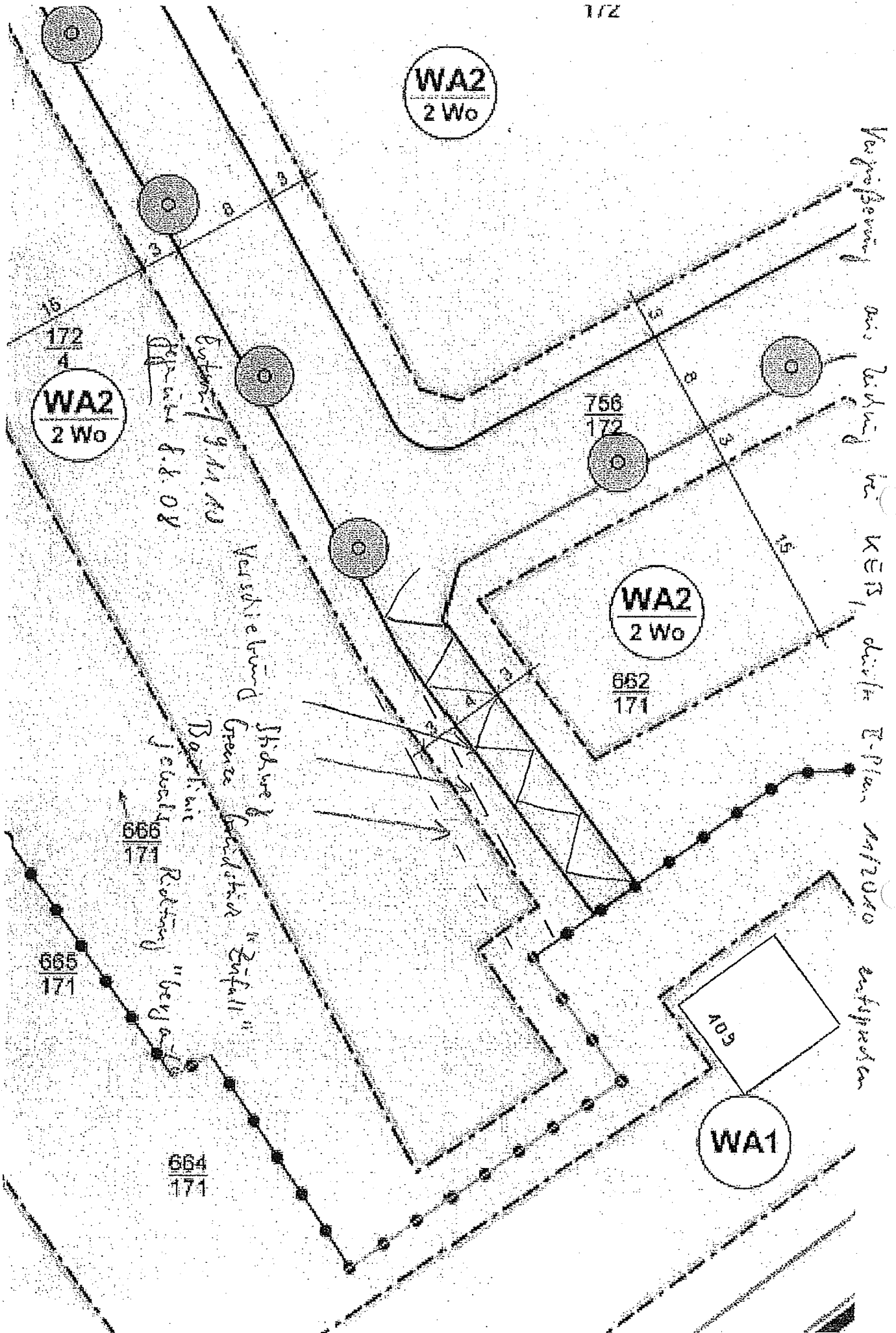
Für Rückfragen oder Gespräche stehe ich Ihnen sowie anderen beteiligten Dienststellen gern zur Verfügung.

Anlagen:

5 Blatt

Abschrift erhält

Liegenschaftsamt wegen Ziffern 2., 3. und 4.



**WA2**  
2 Wo

**WA2**  
2 Wo

756  
172

**WA2**  
2 Wo

662  
171

**WA1**

665  
171

664  
171

109

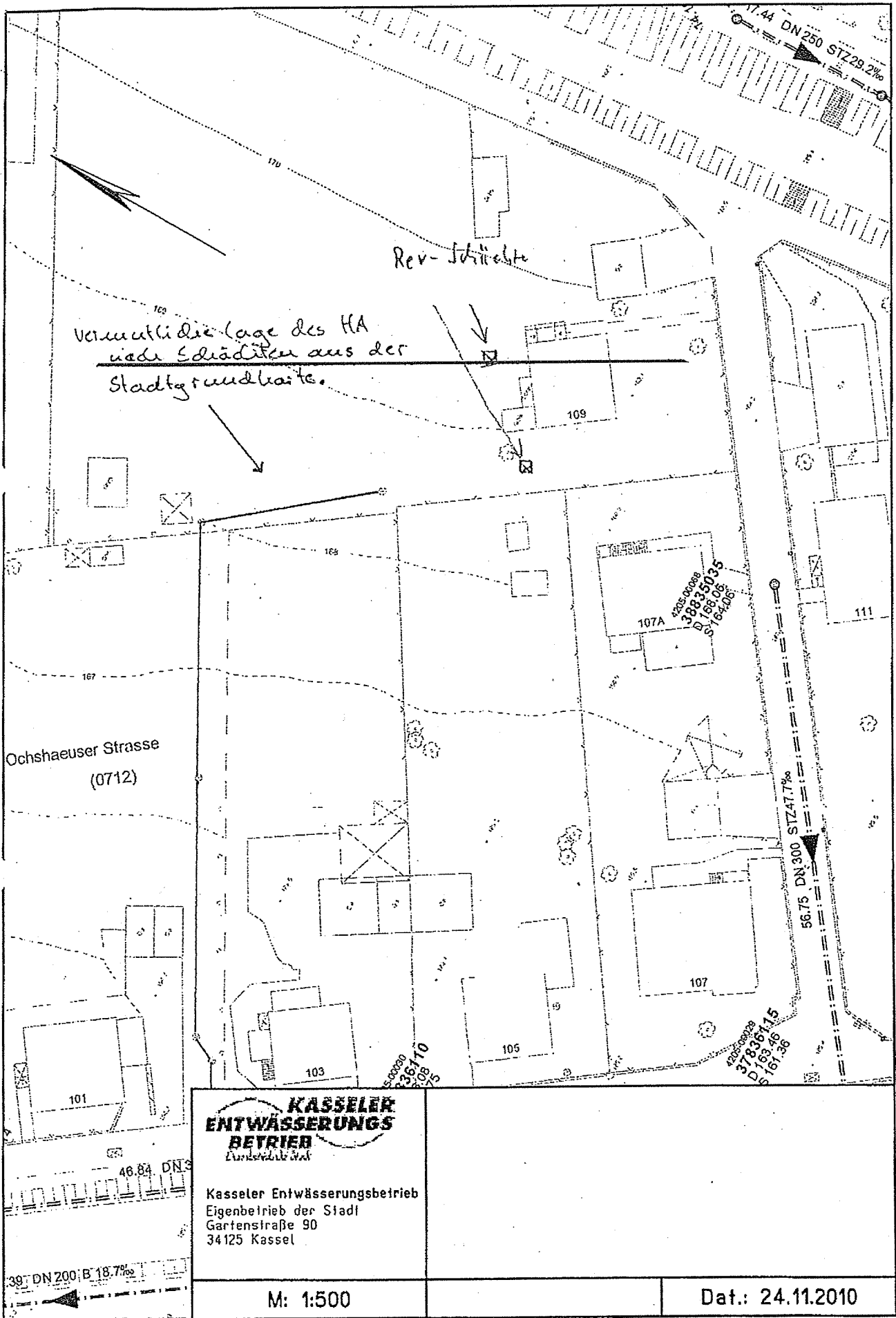
Verkehrsband  
Richtung  
KETS, durch E-Plan Nr 2040 aufpassen

Bahnstr. 9. u. 11. u. 13.  
Richtung S. u. O. u. W.

Verkehrsband

Städte- & Grünzonenplan "Zufall"

Richtung "bergauf"



**KASSELER  
ENTWÄSSERUNGS  
BETRIEB**  
Landschaftsbau

Kasseler Entwässerungsbetrieb  
Eigenbetrieb der Stadt  
Gartenstraße 90  
34125 Kassel

M: 1:500

Dat.: 24.11.2010



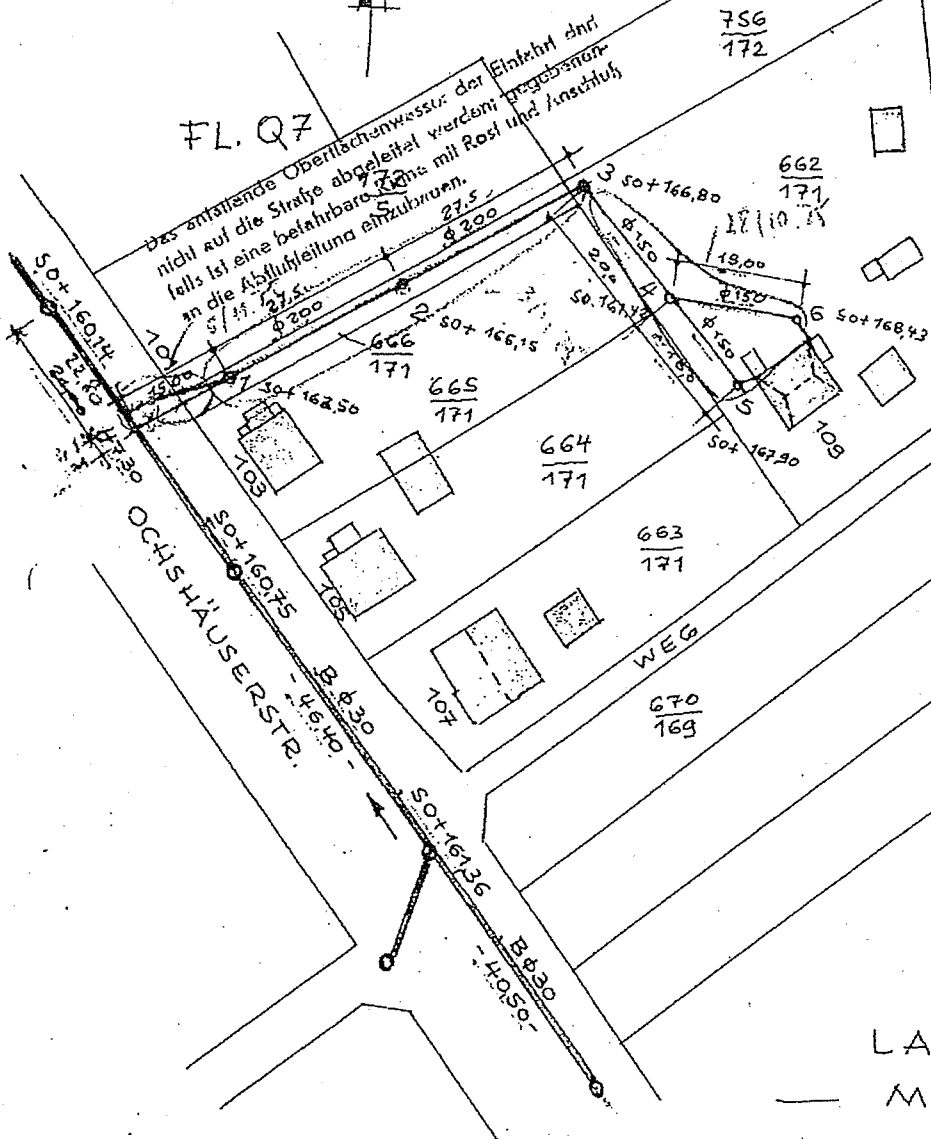
Eing. 10. SEP. 1975

Ew

für die Akten des Tiefbauamtes

E 458/75

Plan bei  
KETS  
vorhanden



Geprüft auf Grund der Hess.  
Bauplanung v. 6. 7. 1957 in der  
Fassung des Gesetzes v. 4. 7. 1966  
und der Durchführungsverord-  
nung zur HBO v. 12. 11. 1963 in  
der Fassung der Verordnung  
vom 30. 9. 1966

Kassel, den 18. SEP. 1975

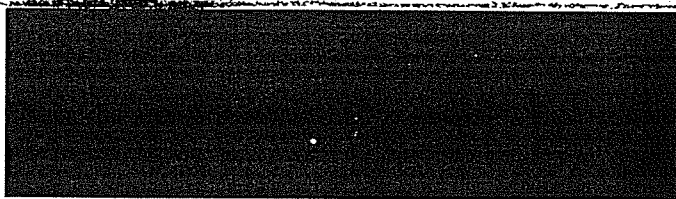
*i.A. No.*

LAGEPLAN

M = 1 : 1000

Schichtabdeckungen und Stielgeisen sind  
entsprechend der DIN 1211, 1212, 1221  
und 1229 einzubauen.

**SIEGFRIED SIEBERT ARCHITEKT**  
KASSEL-HA. ADLERWEG NR. 2 TELEFON 62877



ZEICHNUNG NR.

BL. 3

DATUM: 5. 9. 1975 MASSSTAB 1:1000

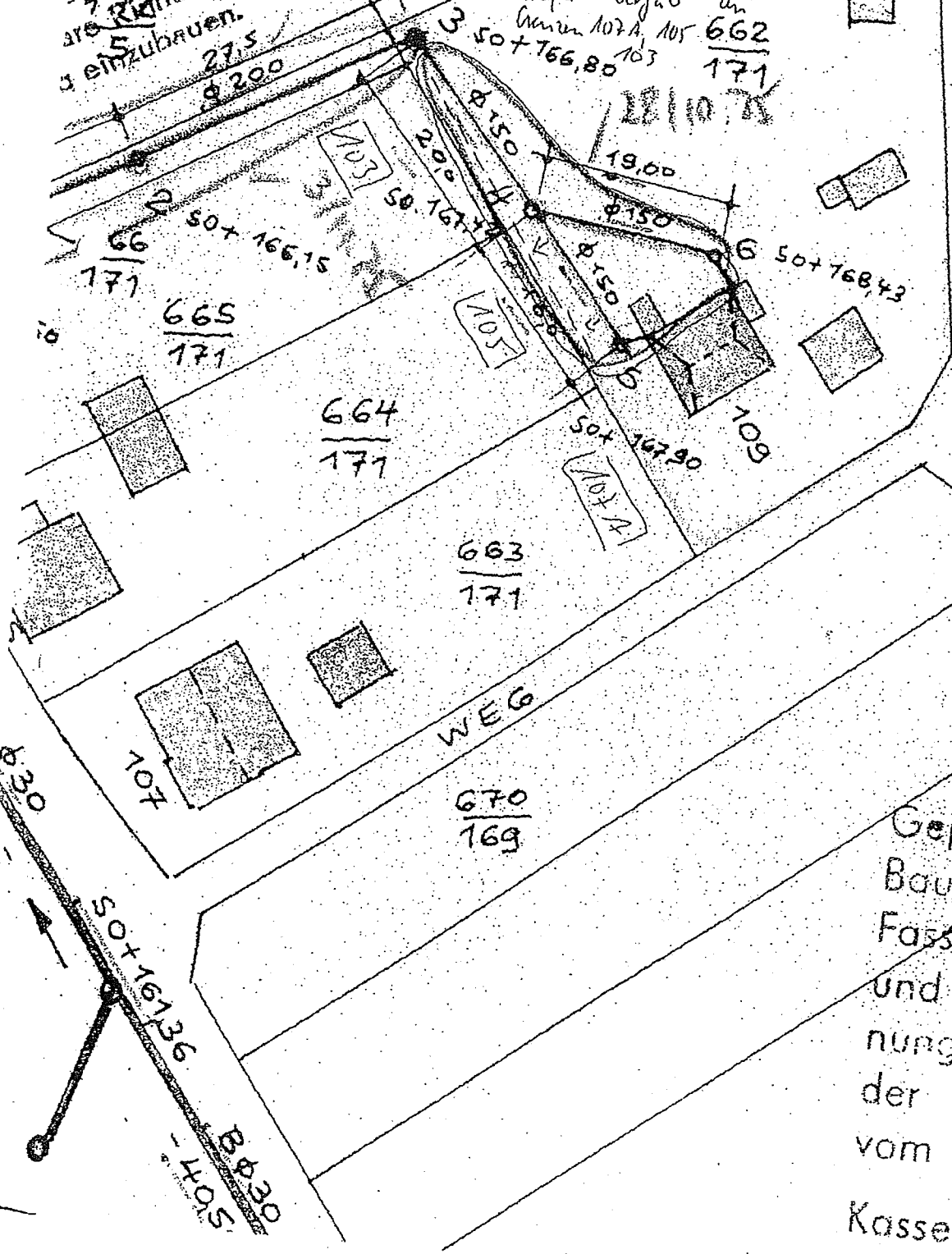
DER ARCHITEKT *Siegfried Siebert* DER VERMÄSSLER *...*

DIESE ZEICHNUNG DARF WEDER VERVIELFÄLTIGT NOCH AN DRITTE PERSÖNLICH MITGETEILT  
WERDEN UNTER VERLETZUNG DER RECHTE DES VERFASSERS VOM 1. 1. 1975 AB

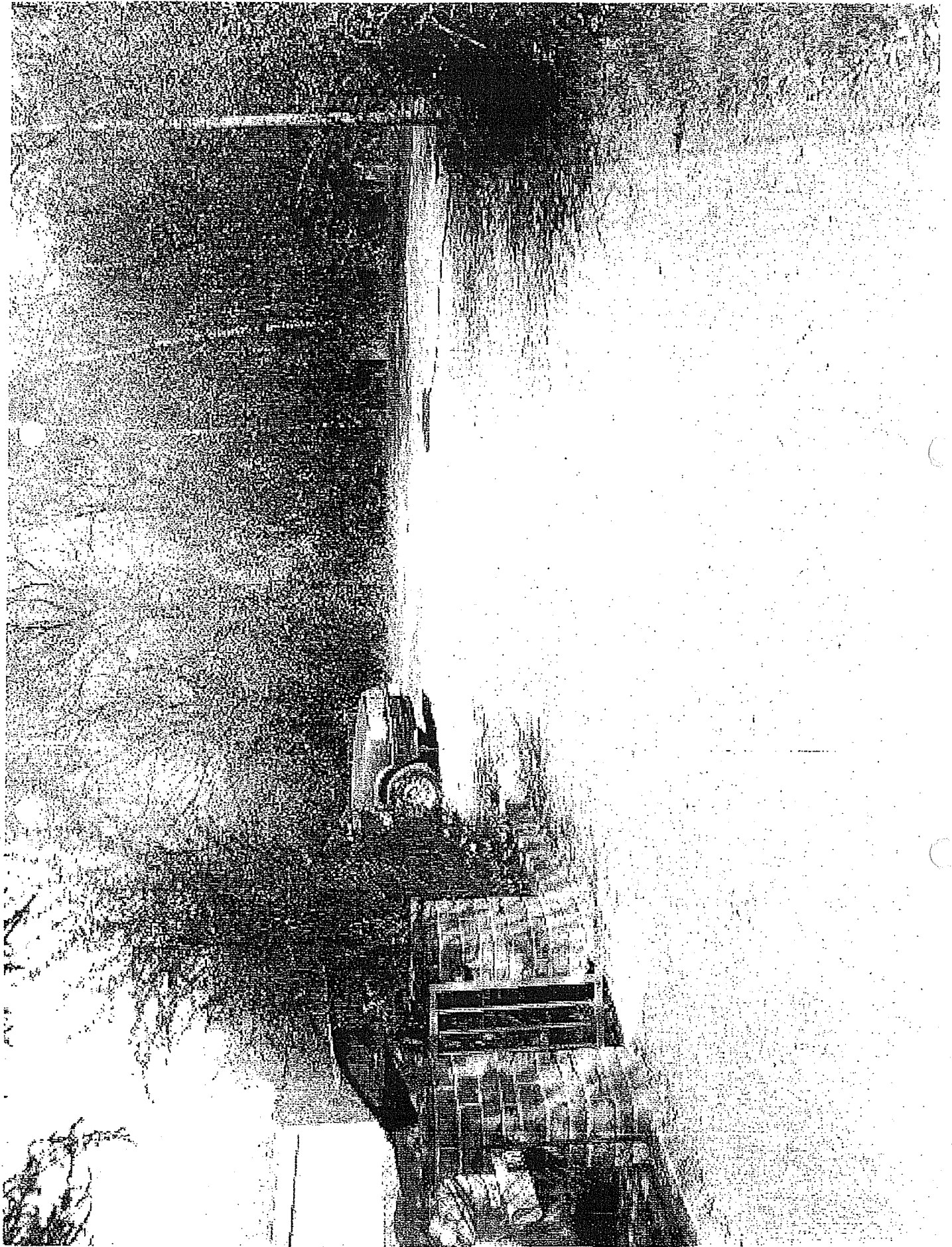
chenwasser der  
 geleitet werden; Begebenen-  
 are Röhre mit Rost und Anschluß  
 einzubauen.

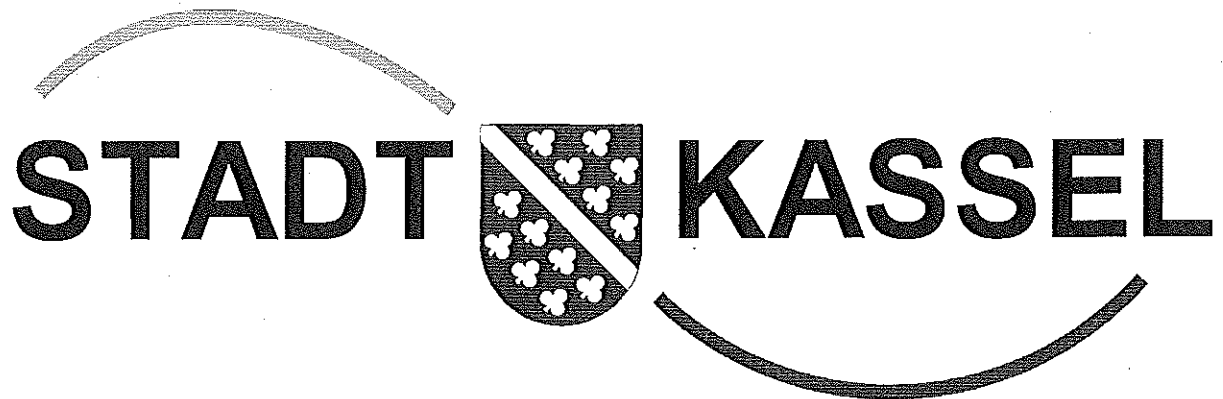
756  
 172 Verpißleistung

Systematische Darstellung  
 Vaual läuft tatsächlich  
 tiefs bergab an  
 Nummer 107A, 105 662  
 103 171



Geprüft  
 Bauplan  
 Fassung  
 und der  
 nung zur  
 der Fassi  
 vom 30. 9  
 Kassel, de





documenta-Stadt

**BEBAUUNGSPLAN NR. VII/58  
"AN DER SÖHREBAHN"**

(Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB)

**Stadtteil Forstfeld**

**Begründung**

## INHALT

1.	ANLASS ZUR PLANUNG .....	3
2.	VERFAHREN .....	3
3.	UVP- BELANGE .....	3
4.	BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG § 13a BAUGB .....	4
5.	DAS PLANGEBIET .....	4
5.1.	LAGE UND RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH .....	4
5.2.	REALNUTZUNG .....	5
5.3.	IMMISSIONEN - LÄRM .....	5
6.	ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / PLANERISCHE GRUNDLAGEN .....	6
6.1.	REGIONALPLAN NORDHESSEN 2009 .....	6
6.2.	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN DES ZWECKVERBANDES RAUM KASSEL 2007 .....	6
6.3.	LANDSCHAFTSPLAN DES ZWECKVERBANDES RAUM KASSEL (ZRK) 2007 .....	6
6.4.	NAHVERKEHRSPPLAN DER STADT KASSEL .....	7
6.5.	AKTUELLER LUFTREINHALTE- UND AKTIONSPPLAN KASSEL .....	7
6.6.	BOMBENABWURFGEBIET .....	7
6.7.	ALTLASTEN .....	7
7.	UMWELTSCHUTZ / NATURSCHUTZRECHTLICHE BELANGE .....	8
7.1.	NATURSCHUTZFACHLICHE AUSGLEICHSREGELUNG, FÖRMLICHE UMWELTPRÜFUNG .....	8
7.2.	UNTERSUCHUNG DER UMWELTBELANGE .....	8
7.3.	GRÜNORDNUNGSPLAN .....	9
7.4.	ARTENSCHUTZRECHTLICHE BETRACHTUNG .....	10
7.5.	EINGRIFFSREGELUNG .....	12
8.	INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES .....	13
8.1.	STADTENTWICKLUNG UND STÄDTEBAU .....	13
8.2.	ART UND MAß DER BAULICHEN NUTZUNG, GESTALTUNG, BAUWEISE .....	13
8.3.	ERSCHLIEBUNG UND VERKEHR .....	13
8.4.	TRAM / REGIOTRAM .....	14
8.5.	VER- UND ENTSORGUNG .....	15
8.6.	GRÜNORDNERISCHE MAßNAHMEN UND FESTSETZUNGEN .....	16
8.7.	FESTSETZUNGEN ZUM LÄRMSCHUTZ .....	17
8.8.	VERWENDUNG LUFTVERUNREINIGENDER STOFFE .....	18
9.	BODENORDNUNG UND FLÄCHENBILANZ .....	18
10.	KOSTEN DER MASSNAHMEN .....	19

## 1. ANLASS ZUR PLANUNG

Ziel und Zweck der Planung ist die geordnete städtebauliche Entwicklung innerörtlicher Flächen sowie die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zur Bebauung der Grundstücksflächen mit Wohngebäuden, unter besonderer Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten zur gezielten Integration in den Stadtteil Forstfeld. Außerdem besteht ein städtebauliches Erfordernis zur Entwicklung und Ordnung des ca. 2,64 ha großen Bereichs insbesondere vor dem Hintergrund der städtebaulichen Zielsetzung der Innenentwicklung.

## 2. VERFAHREN

Für den Geltungsbereich wurde der Aufstellungsbeschluss im Jahre 2000 durch die Stadt Kassel gefasst und das Verfahren nach BauGB bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB) im September 2006 durchgeführt. Da das Bebauungsplanverfahren nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, sollte es entsprechend § 244 Abs. 1 BauGB nach den geänderten Vorschriften zu Ende geführt werden. Aufgrund verschiedenster Anregungen, Hinweise etc. sowie geänderter Zielsetzungen hinsichtlich der Erschließungs- und Baustruktur wurde dann der Bebauungsplan-Entwurf überarbeitet und im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB abgeschlossen.

### ▪ **Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)**

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 05.06.2000 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. VII/58 „An der Söhrebahn“ gefasst.

### ▪ **Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB)**

Die Bürgerinnen und Bürger wurden frühzeitig vom 19.11. bis 30.11.2001 durch Aushang der Planunterlagen im Rathaus beteiligt.

### ▪ **Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB)**

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden frühzeitig mit Schreiben vom 18.02.2002 bis zum 28.03.2002 beteiligt.

### ▪ **Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)**

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 28.09.2006 bis zum 31.10.2006 beteiligt.

### ▪ **Erneute Ämter- und TÖB-Beteiligung**

Der Bebauungsplan-Entwurf wurde zwischenzeitlich aktualisiert und überarbeitet.

Die erneute Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurde mit Schreiben vom 14.08.2008 bis zum 16.09.2008 durchgeführt.

### ▪ **Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 2 BauGB) sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 2 BauGB)**

Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen (Öffentlichkeitsbeteiligung) erfolgte vom 23.02.2011 bis einschließlich 15.04.2011. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 15.02.2011 zeitgleich beteiligt.

## 3. UVP- BELANGE

Bebauungspläne fallen grundsätzlich – unabhängig von der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB – ab bestimmten Größen und bei bestimmten Nutzungen unter das UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Nach Anlage 1 Pkt. 18.8 UVPG besteht dann eine

Prüfpflicht, wenn die für Neubauvorhaben festgesetzte überbaubare Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO den Wert von 20.000 m<sup>2</sup> erreicht. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans umfasst ca. 2,64 ha, so dass mit einer max. GRZ von 0,3 der vorgenannte Wert nicht erreicht wird und somit die zulässigen Vorhaben weder einer UVP-Pflicht unterliegen, noch eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich ist.

#### 4. BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG § 13a BAUGB

Um den Bebauungsplan Nr. VII/58 „An der Söhrebahn“ zügig zum Abschluss zu bringen, wird die vom Gesetzgeber vorgesehene Verfahrensbeschleunigung angewandt und vom Regelverfahren ins beschleunigte Verfahren gemäß § 13a Abs. 2 BauGB gewechselt.

Die im § 13a BauGB genannten Voraussetzungen für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung sowie zur Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens sind erfüllt:

- Mit dem Bebauungsplan wird einem Bedarf an Investitionen zur Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum in angemessener Weise Rechnung getragen.
- Das Plangebiet befindet sich im innerörtlichen Bereich.
- Die Ausweisung der Flächen als Wohnbauflächen stellt eine Nachverdichtung bzw. andere Maßnahmen der Innenentwicklung dar.
- Die Fläche, die bei Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlich versiegelt wird (festgesetzte max. zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO), beträgt weit weniger als 20.000 m<sup>2</sup>.
- Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht vorbereitet oder begründet.
- Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr.7 Buchstabe b) BauGB genannten Schutzgüter (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) bestehen nicht.

Bei der Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13a BauGB kann u.a. auf den Umweltbericht (§ 2a BauGB), die Abarbeitung der Eingriffsregelung und auf die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB verzichtet werden. Dennoch verlangt der Gesetzgeber die entsprechenden Umweltbelange zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen. Die erheblichen Umweltauswirkungen sind also auch im beschleunigten Verfahren ohne förmliche Umweltprüfung zu ermitteln und in der Planbegründung darzulegen (vgl. Kap. 7. Umweltschutz / Naturschutzrechtliche Belange).

#### 5. DAS PLANGEBIET

##### 5.1. Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. VII/58 „An der Söhrebahn“ befindet sich im Stadtteil Forstfeld. Er ist ca. 2,64 ha groß und umfasst folgende Flurstücke in der Gemarkung Kassel:

- Flur 29: die Wegeparzelle 525/171, die Flurstücke der ehemaligen Söhrebahn Nr. 526/171, 566/169 teilweise und 568/225, die Wegeparzelle Nr. 567/225 (Stichstraße der Ochshäuser Straße), die Straßenparzelle Nr. 227/4 teilweise (Ochshäuser Straße) und die Wegeparzelle Nr. 305/226 teilweise sowie die Flurstücke Nr. 171/5, 171/6, 172/4,

172/5, 173/2, 173/3, 173/4, 173/5, 660/172, 661/172, 662/171, 664/171, 665/171, 666/171, 679/172, 680/173, 681/173, 756/172;

- Flur 30: die Wegeparzelle Nr. 68/68, das Flurstück der ehemaligen Söhrebahn Nr. 68/69 sowie die Flurstücke Nr. 138/64, 139/65 und 140/65;
- Flur 31: die Wegeparzelle 19/2 teilweise (Heidenkopfstraße).

Der räumliche Geltungsbereich wird begrenzt:

- im Osten von der östlichen Grenze der ehemaligen Söhrebahn und im Südosten von der nordöstlichen Grenze der Heidenkopfstraße,
- im Süden von der südlichen Grenze der Stichstraße der Ochshäuser Straße,
- im Südwesten und Westen von der Ochshäuser Straße und
- im Norden von der nördlichen Grenze der Flurstücke 173/2 und 173/3.

## 5.2. Realnutzung

Das Planungsgebiet ist zurzeit nur über einen parallel der Ochshäuser Straße verlaufenden Wohnweg im Westen und über eine davon abgehende Stichstraße (Ochshäuser Straße) im Süden des Plangebiets erschlossen. Von hier ist lediglich eine fußläufige Querung der von Norden nach Süden verlaufenden ehemaligen Söhrebahntrasse hin zur Heidenkopfstraße möglich.

Die nähere Umgebung des Plangebietes wird durch Wohngebiete, vorwiegend mit Ein- bis Zweifamilienhäusern mit z.T. gehölzreichen Hausgärten geprägt. Ortsbildbestimmend ist die dichtbewachsene Böschung der zuvor erwähnten ehemaligen Söhrebahntrasse.

Die Flächen des Geltungsbereichs steigen von der Ochshäuser Straße im Westen von ca. 162 m ü.NN nach Osten auf bis zu ca. 172 m ü.NN an.

Im westlichen Geltungsbereich befinden sich angrenzend an den Wohnerschließungsweg parallel zur Ochshäuser Straße bebaute Grundstücke (bis zu zweigeschossige Wohnhäuser). Nach Osten erstrecken sich die rückwärtigen Hausgärten (Nutz- und Ziergärten) mit z.T. Gehölzbestand. In den hinteren Gartenbereichen wurden Garagen und Schuppen errichtet. Auch im südlichen Geltungsbereich sind angrenzend an die Stickerschließung zwei Grundstücke mit Wohngebäuden und Hausgärten vorhanden.

Der größte Teil des Geltungsbereichs ist unbebaut und wird heute nur noch als Wiese bzw. Pferdeweide genutzt. Reste von Ziergartenflächen oder Nutzgärten sind vereinzelt erkennbar. Die Wiesen-/Weidenflächen sind über einen Wiesenweg parallel zur ehemaligen Söhrebahntrasse erreichbar. Früher wurden die Flächen vermutlich als landwirtschaftliche Flächen, Nutzgärten oder Obstbaumwiesen genutzt.

Die ehemalige Söhrebahntrasse liegt in diesem Abschnitt in einem tiefen Einschnitt. Die Böschungen sind intensiv mit Gehölzen bewachsen. Vor ca. 20 Jahren wurden die Schienen und Schwellen ausgebaut, der komplette Gleiskörper einschließlich Schotterbett ist noch vollständig vorhanden.

## 5.3. Immissionen - Lärm

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Nähe zur Ochshäuser Straße sowie zur südöstlich verlaufenden BAB A7 eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Im Rahmen des geplanten achtstreifigen Ausbaus der BAB A7 zwischen den Autobahndreiecken Kassel-Ost und Kassel-Süd wurde im Dezember 2004 von dem Ingenieurbüro Fritz GmbH aus Einhausen eine



schalltechnische Untersuchung durchgeführt.<sup>1</sup> In diesem Rahmen wurde ermittelt, wo Immissionsgrenzwerte überschritten werden und Anspruch auf Lärmschutz besteht.

Für die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Grundstücke wurden entsprechend der berechneten und nach Ausbau der BAB (inkl. Schallschutzwänden) prognostizierten Werte mit Ausnahme des Grundstückes Ochshäuser Straße Nr. 107 (für das 1. und 2. OG) die Erforderlichkeit zur Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen verneint.

Zwischenzeitlich wurde der erste Spatenstich zum Ausbau der A 7 vollzogen und damit ein deutliches Zeichen gesetzt. Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen, die auf die neuen Lärmwerte nach Ausbau der A 7 ausgerichtet sind (vgl. hierzu Kap. 8.7. Festsetzungen zum Lärmschutz).

Der durch den Verkehr auf der Ochshäuser Straße verursachte Lärm, wird als untergeordnet und ohne Auswirkungen auf die Zulassung des Wohngebietes eingestuft.

## 6. ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / PLANERISCHE GRUNDLAGEN

### 6.1. Regionalplan Nordhessen 2009

Die Flächen des Geltungsbereiches sind im Regionalplan Nordhessen 2009 (in Kraft seit 15.03.2010) als 'Siedlungsbereich – Bestand' ausgewiesen.

### 6.2. Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Raum Kassel 2007

Der Flächennutzungsplan 2007 (gültig seit 08.08.2009) stellt das Plangebiet als „Wohnbaufläche“ dar. Die im östlichen Geltungsbereich vorhandenen Flächen der ehemaligen Söhrebahn werden als „Tram - Trassensicherung / Untersuchungsbedarf“ sowie als „Grünverbindung sichern / herstellen“ ausgewiesen.

### 6.3. Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) 2007

Im Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (wirksam seit 19.10.2007) befindet sich der Planbereich im Landschaftsraum Nr. 138 „Siedlungsgebiet Forstfeld / Lindenberg“ und ist, mit Ausnahme der ehemaligen Söhrebahntrasse (Schutz- und Entwicklungsfläche), als baulich geprägte Fläche dargestellt. Im Landschaftsplan wird folgende Aussage zu den Flächen getroffen:

- Weiterentwicklung als überwiegend gut durchgrüntes, vorwiegend durch gartengeprägte Siedlungsformen bestimmtes Wohngebiet mit hohen Freiraumqualitäten. Sicherung / Weiterentwicklung begrünter Straßen, einer Reihe von Quartiers- und Spielplätzen, kleiner Gartengebiete als ergänzende siedlungsinterne Freiräume.
- Bereich der *ehemaligen Gleistrasse der Söhrebahn*: Sicherung und Weiterentwicklung der Biotopstrukturen von der östlichen Stadtgrenze bis zur Forstfeldstraße als besonderer Teillebensraum und lineares Vernetzungselement. Stabilisierung eines Mosaiks aus (Baum-) Hecken und Staudenfluren durch entsprechende Pflegemaßnahmen.

Im Grünzonenplan des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) wird die begrünte Söhrebahntrasse als unbebaute Fläche und Teil eines vernetzten Freifächensystems dargestellt. Sie verknüpft sich im Bereich der Autobahnunterführung mit dem Wahlebachgrünzug im Südosten.

<sup>1</sup> „Schalltechnische Untersuchung zur Prüfung des Anspruchs auf Lärmvorsorge auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Zusammenhang mit dem 8-streifigen Ausbau der BAB A7 Flensburg – Füssen, Abschnitt AD Kassel-Ost bis Dreieck Kassel-Süd“ vom 23.13.2004/05.05.2006, Fritz GmbH beratende Ingenieure VBI, 64683 Einhausen

#### **6.4. Nahverkehrsplan der Stadt Kassel**

Im Nahverkehrsplan der Stadt Kassel (vom 27.02.2003), ist auf der ehemaligen Trasse der Söhrebahn eine RegioTram Strecke nach Lohfelden (ÖPNV-Schienenverbindung von Bettenhausen nach Lohfelden) in der Kategorie B „Freihalten von Trassen“ eingestuft.

#### **6.5. Aktueller Luftreinhalte- und Aktionsplan Kassel**

Nach dem aktuellen Luftreinhalte- und Aktionsplan für den Ballungsraum Kassel liegt der Geltungsbereich in dessen Untersuchungsgebiet.

#### **6.6. Bombenabwurfgebiet**

Der Geltungsbereich liegt in einem Bombenabwurfgebiet. Eine Anfrage beim Kampfmittelräumdienst des Regierungspräsidiums Darmstadt wurde mit Schreiben vom 28.06.2000 gestellt. Mit Schreiben vom 26.07.2000 teilte das Regierungspräsidiums Darmstadt mit, dass keine systematische Flächensuche erforderlich ist. Sollte dennoch ein kampfmittelverdächtiger Gegenstand im Zuge der Bauarbeiten gefunden werden, ist der Kampfmittelräumdienst unverzüglich zu informieren. Im Bebauungsplan wurde vorsorglich ein Hinweis aufgenommen, dass vor Baubeginn eine systematische Überprüfung durchzuführen ist.

Das Liegenschaftsamt der Stadt Kassel wird vor Beginn der Erschließungsarbeiten eine flächendeckende Kampfmitteluntersuchung in Auftrag geben.

#### **6.7. Altlasten**

Lt. Stellungnahme des Regierungspräsidiums Kassel Dez. 31.5 Altlasten, Bodenschutz vom 04.03.2011 sind im Planungsbereich und dessen näherer Umgebung (ca. 100 m) weder Altablagerungen oder Altstandorte noch Grundwasserschadensfälle bekannt.

## **7. UMWELTSCHUTZ / NATURSCHUTZRECHTLICHE BELANGE**

### **7.1. Naturschutzfachliche Ausgleichsregelung, förmliche Umweltprüfung**

Bei der Anwendung des beschleunigten Verfahrens gelten entsprechend § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in den Fällen des Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 (Grundfläche weniger als 20.000 m<sup>2</sup>), die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist also in dieser Hinsicht ausgesetzt. Ebenso entfällt, da keine förmliche Umweltprüfung durchgeführt wird, der Umweltbericht nach § 2a BauGB, die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB und die Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

Dennoch verlangt der Gesetzgeber die entsprechenden Umweltbelange zu prüfen und in die Abwägung einzustellen. Die erheblichen Umweltauswirkungen sind also auch im beschleunigten Verfahren ohne förmliche Umweltprüfung zu ermitteln und in der Planbegründung darzulegen.

### **7.2. Untersuchung der Umweltbelange**

Zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. VII/58 „An der Söhrebahn“ wurde vom Gartenamt der Stadt Kassel im Rahmen des durchgeführten Regelverfahrens 2006 ein Umweltbericht erstellt, der im Januar 2007 überarbeitet wurde. Da auch im beschleunigten Verfahren (wie weiter oben ausgeführt) die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung einzustellen sind, werden im Folgenden die wesentlichen Auswirkungen der Planung auf die Umweltbelange dargestellt.

#### **Beschreibung und Bewertung:**

- Der vorhandene Anteil an Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ist sehr hoch, da bis auf die Bebauung an der Ochshäuser Straße das Gebiet von aufgelassenen Obstgärten bestimmt wird. Der Vegetationsbestand ist als hochwertig einzustufen.
- Die natürlichen Bodenfunktionen sind im Plangebiet weitestgehend erhalten.
- Das Niederschlagswasser kann wegen des Anteils nicht überbauter Fläche zum überwiegenden Teil natürlich versickern und kommt so der Grundwasseranreicherung zu Gute.
- Die mikroklimatische Situation im Plangebiet stellt sich auf Grund der klimawirksamen Vegetation als sehr günstig dar.
- Die lufthygienische Situation muss wie im gesamten Stadtgebiet als belastet angesehen werden (Kassel ist "Ballungsraum" gemäß § 44 BImSchG).
- Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich in einer durch Verkehrslärm vorbelasteten Zone (Autobahn A 7, Ochshäuser Straße).
- Durch die Überbauung und Versiegelung bestehender Grünflächen werden die potentiellen Lebensräume für Pflanzen und Tiere verkleinert, die natürlichen Funktionen des Boden- und Wasserhaushaltes beeinträchtigt, sowie die mikroklimatische Klimafunktion eingeschränkt.
- Hinsichtlich der lufthygienischen Belastungssituation und der Lärmbelastungen sind keine wesentlichen Veränderungen zu erwarten.

### **Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen:**

Die Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen ist bei Abwägung im Bebauungsplanverfahren zu Gunsten von Bebauung grundsätzlich nicht möglich.

Die Verringerung der nachteiligen Auswirkungen wird mit folgenden Maßnahmen erzielt:

- Mindestens 40 % der privaten Grundstücksflächen sind als Grün-/Gartenfläche herzustellen und zu unterhalten.
- Befestigte Flächen müssen in versickerungsfähiger Form hergestellt werden.
- Die Grundstücke sind zu öffentlichen Flächen hin wahlweise mit Zäunen und / oder Laubhecken einzufrieden.

Zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen ist geplant:

- An der Trasse der ehemaligen Söhrebahn ist eine öffentliche Grünfläche / Rasenfläche herzustellen.
- Je angefangene 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist ein Laub- bzw. Obstbaum mit Mindeststammumfang 14 - 16 cm entsprechend der Pflanzliste (hier Kap. 8.6. Grünordnerische Maßnahmen und Festsetzungen) zu pflanzen. Neu zu pflanzende Bäume sind dauerhaft zu unterhalten und bei Abgang zu ersetzen. Aus dieser Festsetzung ergibt sich die Pflanzung von ungefähr 91 Laub- bzw. Obstbäumen.
- Dächer von Nebengebäuden und Garagen und Carports sind extensiv zu begrünen.
- Die geplante Erschließungsstraße wird teilweise durch Bäume begrünt.

Mit der Festsetzung dieser Maßnahmen soll erreicht werden, dass der Lebensraum, der durch verloren gehende Obstbäume und Gehölzstrukturen vernichtet wird, nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt wird.

### **7.3. Grünordnungsplan**

Der Grünordnungsplan zum Bebauungsplan formuliert wesentliche Zielsetzungen, die in den Festsetzungen des Bebauungsplanes, so weit möglich, berücksichtigt wurden. Im Nachfolgenden werden die Zielsetzungen, sowie deren Berücksichtigung bzw. Nichtberücksichtigung dargelegt:

- Verlängerung der Eschenbaumreihe an der Ochshäuser Straße  
Die Verlängerung der Eschenbaumreihe in der Ochshäuser Straße ist nicht möglich, da zum einen in diesem Bereich Leitungen vorhanden sind; zum anderen sind Baumpflanzungen auch nicht sinnvoll, da die Böschungflächen wegen des Neigungsverhältnisses und der Flächengröße keine günstigen Standorte für Straßenbäume darstellen. Dafür wurden entlang der neu geplanten Erschließungsstraße im Bebauungsplan Straßenbäume vorgesehen.
- Sicherung von teils bestehenden, teils künftigen Gartenvegetationsbändern  
Durch die Festsetzung linearer Baufenster ergeben sich zusammenhängende rückwärtige Gartenflächen, die als Vegetationsbänder definiert werden können. Gesichert werden diese künftigen Gartenvegetationsbänder durch die grünordnerische Festsetzung, dass 40% der Grundstücksfläche als Grün- / Gartenfläche (= Vegetationsfläche) anzulegen sind sowie je angefangene 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ein Laub-/Obstbaum zu pflanzen ist. Vorhandene markante Bäume werden durch die im Gebiet geltende Baumschutzsatzung gesichert.

- Laubholzhecken als Grenzbepflanzung  
Als Einfriedung wurden neben transparenten Zäunen auch Laubholzhecken zugelassen. Zusätzlich wurden hochwüchsige Nadelgehölze in Vorgärten ausgeschlossen.
- Mindestanteil von Gehölzen an den gärtnerisch anzulegenden Freiflächen, versickerungsfähige Bodenbefestigungen  
Im Bebauungsplan wurden Grün-/ Gartenflächen sowie Baumpflanzungen festgesetzt. Auch wurden Festsetzungen zur Verwendung versickerungsfähiger Oberflächenbefestigungen getroffen.
- Sicherung von Fuß- und Radwegeverbindungen  
Im Bebauungsplan ist ein Fuß-/Radweg festgesetzt sowie als Wegeverbindung eine öffentliche Grünfläche mit der Empfehlung zur Herstellung eines Fußweges ausgewiesen.
- Erhalt dominierender Baumgruppen und Ergänzung durch Neupflanzung  
Dominierende Bäume werden durch die im Gebiet geltende Baumschutzsatzung gesichert; Neuanpflanzungen von Bäumen sind per Festsetzung gesichert.
- Erhalt und Weiterentwicklung des Gehölzbestandes auf der ehemaligen Söhrebahntrasse.  
Im Bebauungsplan sind die Flächen der ehemaligen Söhrebahntrasse als „Öffentliche Grünfläche“ mit der Zweckbestimmung "Erhalt und Weiterentwicklung des Gehölzbestandes" festgesetzt. Da die Fläche aber grundsätzlich optional für eine Tram/RegioTram zu berücksichtigen ist, wurde zusätzlich eine Vorhaltefläche dargestellt.

Die besondere topografische Situation des Kasseler Beckens führt dazu, dass im gesamten Stadtgebiet erhöhte Anforderungen an die Luftreinhaltung bestehen, um Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu vermeiden. Neben dem Verkehrsbereich als stärkstem Belastungsfaktor stellen die Hausfeuerungsanlagen eine wesentliche Luftschadstoffquelle in Kassel dar. Grundlage für die Verwendung von Brennstoffen ist generell die 1. BImSchV. Im Bebauungsplan wird auf die Einhaltung der Anforderungen des Umweltzeichens "Blauen Engel" hingewiesen und die Verwendung fester fossiler Brennstoffe nach 1. BImSchV ausgeschlossen.

Der gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Bei Neubauten sowie bei Sanierung der Bestandsbauten ist bei Schlaf- und Kinderzimmern, die an der Bundesautobahn BAB 7 zugewandten Seite angeordnet sind, ein bewertetes Schalldämm-Maß der Außenbauteile von mindestens  $R'w = 35$  dB, ermittelt nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, Ausgabe Januar 2001, einzuhalten. Es wird empfohlen, Schlaf- und Kinderzimmer möglichst an der Lärm abgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Bei einer zurzeit nicht geplanten aber grundsätzlich möglichen Wiederinbetriebnahme der östlich gelegenen ehemaligen Bahntrasse kann es zu Lärmbelastigungen entlang der Trasse kommen. Der Schallschutz wird in diesem Fall durch den Betreiber der Bahn entsprechend der Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV sichergestellt.

#### **7.4. Artenschutzrechtliche Betrachtung**

(erstellt vom Umwelt- und Gartenamt, Stand 09.11.2010 / 30.08.11)

Neben einer Auswertung vorhandener Unterlagen (Landschaftsplan des ZRK) erfolgte eine Bestandsaufnahme der Biotopstrukturen. Im Analogieschluss und aufgrund sporadischer Beobachtungen wurden in Bezug auf die Fauna Vorkommen von Insekten, Kleinsäugetern und Vögeln konstatiert.

Im Rahmen dieser Betrachtungen kann von insgesamt **30 Vogelarten** ausgegangen werden, die potentiell durch die geplanten Maßnahmen beeinträchtigt werden können.

**15 Arten** werden als Brutvögel und **15 Formen** als Nahrungsgäste betrachtet. Höhlenbrüter kommen aufgrund der Altersstruktur der vorhandenen Bäume nicht vor. Durchzügler erlangen flächenbedingt keine Bedeutung und werden nicht benannt. Jahreszeitenabhängig ist mit dem Auftreten einiger weiterer allgemein Zugvögel zu rechnen: (Dorngrasmücke), Gartengrasmücke, Klappergrasmücke und Grauschnäpper.

Nur die 15 Brutvogelarten werden als relevante Arten angesehen und in die artenschutzrechtliche Prüfung einbezogen.

Die Kleinflächigkeit des Gebietes bedingt, dass die untersuchte Fläche nur individuenarm besiedelt werden kann. Momentan ist davon auszugehen, dass während der Bauphase wenige Neststandorte zerstört werden. Durch die Nähe zu angrenzenden Hausgärten ist davon auszugehen, dass genügend Ausweichquartiere in unmittelbarer Umgebung bereit stehen. Die Lage der Fläche im Zusammenhang mit der geringen Gebietsgröße bewirkt, dass die betrachtete Fläche allen Arten nur als Teillebensraum dienen kann.

Stark beeinflusst wird das Gebiet durch die im Norden und Süden angrenzende Wohnbebauung und im Osten durch einen teilweise dicht mit Gehölzen bestandenen Bahndamm, der nicht mehr für Bahnzwecke benötigt wird und seinerseits einen wichtigen Lebensraum für Kleinsäuger, Vögel und Insekten darstellt.

Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um ehemalige Gärten, die bis vor einigen Jahren von Obstbäumen und Ziergehölzen geprägt waren. Ein Großteil der Gehölze wurde bereits gerodet, um die Bauflächen zu räumen.

Entsprechend dominieren nach ökologischen Gruppen betrachtet Vogelarten der Wälder und Kleingehölze. Aus dieser Artengruppe werden 9 Arten als sichere bzw. sehr wahrscheinliche Brutvögel betrachtet.

Die Arten der Siedlungsflächen sind potentiell durch Haussperling, Girlitz und Grünfink repräsentiert. Drei Spezies (Ringeltaube, Rabenkrähe, Elster) vertreten die Arten der Offenland Gehölzkomplexe.

Durch die Baufeldräumung und die weitgehende Fällung von Bäumen innerhalb des Plangebietes hat die Baufläche zunächst ihre Bedeutung als Fortpflanzungsstätte verloren. Bei einer allmählichen Wiederbegrünung durch neu gepflanzte Gehölze werden die Strauch- und Baumbrüter das Gebiet dann wieder als Fortpflanzungsstätte nutzen.

Profiteure der Nutzungsänderung werden die Arten der Siedlungsflächen sein.

Der Haussperling wird neue Nistmöglichkeiten finden. Der Grünfink wird bei zunehmender Mächtigkeit der Begrünung das Gebiet erneut als Bruthabitat nutzen.

Soweit Nisthilfen für Gebäudebrüter (z.B. Mauersegler und Mehlschwalbe) und Höhlenbrüter (z.B. verschiedene Meisenarten) angeboten werden, können diese Arten als neue Brutvögel auftreten bzw. verstärkt Fuß fassen.

Das Artenspektrum setzt sich aus in Hessen weit verbreiteten regulären Brutvögeln zusammen. Als euryöke, ubiquitäre Formen sind ihre Lebensraumansprüche nicht anspruchsvoll. Der Erhaltungszustand der Arten ist in der Ampelliste für die hessischen Brutvögel mit „Grün=günstig“ bewertet. Da wie dargelegt nur eine geringe Individuen- bzw. Brutpaarzahl betroffen ist, erfolgt für diese Arten eine vereinfachte artenschutzrechtliche Prüfung in Tabellenform. Einzig der Erhaltungszustand des Haussperlings in Hessen wird „Gelb=ungünstig-unzureichend“ eingestuft. Gleichzeitig ist er die einzige Rote Liste Art, die in

Hessen und Deutschland auf der Vorwarnliste steht. Auf eine vertiefende Betrachtung wird jedoch aus den genannten Gründen (s.o.u.u.) verzichtet. Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und nach Bundesnaturschutzgesetz streng geschützte Arten fehlen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Erhaltungssituation der Arten auch auf der Ebene der lokalen Population – die für die behandelten weit verbreiteten Arten nur theoretisch abgrenzbar ist - sich nicht verschlechtert. Im Falle des Haussperlings wird sich die Brutpaarzahl langfristig sogar erhöhen.

Insbesondere die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG werden bei Planverwirklichung nicht erfüllt. Als einzig notwendige Vermeidungsmaßnahme wird die noch eventuell ergänzend erforderliche Baufeldabräumung außerhalb der Fortpflanzungszeiten stattfinden.

Der Verbotstatbestand der Störung des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird nicht verwirklicht. Die eintretenden Störungen sind nicht erheblich, da sich der Erhaltungszustand der Population bei keiner der beobachteten Arten verschlechtern wird. Die geringe Fläche des Plangebietes schließt einen signifikanten negativen Einfluss auf die lokalen Populationen aus.

Allerdings ist eine potentielle Betroffenheit nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG gegeben. Definitiv werden Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört. Der Verbotstatbestand trifft aber trotzdem nicht zu, weil immer potentielle Neststandorte in der unmittelbaren Nachbarschaft zum Plangebiet gegeben sind. Im Zusammenhang mit der oben genannten

Vermeidungsmaßnahme sind die Arten in der Lage, alternative Neststandorte zu finden. Die geringe Fläche des Untersuchungsgebietes bedingt, dass nur relative wenige Individuen je Art geschädigt werden könnten, die die Populationsdynamik bereits auf lokaler Ebene nicht mehr beeinflussen.

Die Auswirkungen können auch durch Schaffung neuer Lebensräume (Hausgärten, öffentliche Grünflächen) im Zusammenwirken mit den vorhandenen Biotopen (Bahndamm, große zusammenhängende Gartenflächen) gering gehalten werden, so dass die ökologische Funktionsfähigkeit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt und somit der oben genannte Verbotstatbestand entsprechend § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG nicht eintritt.

### **7.5. Eingriffsregelung**

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 gelten bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft als zulässig bzw. vor der planerischen Entwicklung erfolgt. Eine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung ist daher nicht erforderlich.

Mit der Entscheidung zugunsten einer Bebauung auf bisher unbebauten Flächen sind nachteilige Umweltauswirkungen grundsätzlich nicht zu vermeiden. Diese können jedoch durch die vorgesehenen Maßnahmen und Festsetzungen soweit gemindert oder ausgeglichen werden, dass keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben.

## **8. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES**

### **8.1. Stadtentwicklung und Städtebau**

Der Bebauungsplan hat das Ziel, neue Siedlungsflächen zu schaffen und damit dem Bedarf an Wohnbauflächen speziell für den Einfamilienhausbau in bestehenden Wohnquartieren zu entsprechen. Damit wird gleichzeitig eine sinnvolle Nutzung der nicht mehr als Gartenfläche benötigten Grundstücke festgelegt.

Der Charakter der vorhandenen Siedlungsstruktur an der Ochshäuser Straße soll unbeeinträchtigt bleiben. Die Ausweisung für eine Einfamilienhausbebauung soll ermöglichen, dass die Kinder oder Enkel der Bewohner in ihrer angestammten Wohngegend weiter wohnen können.

### **8.2. Art und Maß der baulichen Nutzung, Gestaltung, Bauweise**

Die Flächen des Geltungsbereiches werden aufgrund der örtlichen städtebaulichen Situation als WA – Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO und aufgrund der Flächengröße und der Lage mit zusätzlichen Einschränkungen zur Nutzung festgesetzt. Um jegliche Störungen in diesem rückwärtigen sensiblen Bereich zu vermeiden, werden die Ausnahmen, die der § 4 Abs. 3 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässt, ausgeschlossen.

In Anpassung an die städtebauliche Situation sowie aufgrund der „Hinterliegersituation“ wird der Geltungsbereich in zwei Teilbereiche gegliedert, deren Festsetzungsdifferenzierungen in direktem Zusammenhang mit der Sicherung des baulichen Bestandes sowie mit der Lage und der Topographie stehen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird in Anpassung an die benachbarten Siedlungsbereiche mit GRZ 0,3 und GFZ 0,6 bzw. GFZ 0,5 sowie zwei Vollgeschosse bzw. ein Vollgeschoss festgesetzt.

Im Sinne der angestrebten städtebaulichen Qualität von großen Flächen mit geringer Dichte bleiben die Festsetzungen hinter den nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Höchstwerten für Grundflächenzahl und Geschossflächenzahl zurück.

Entsprechend des Gebietscharakters wird eine offene Bauweise festgesetzt. Die Abstufung der Gebäudehöhe nach Osten folgt den Geländehöhen, führt aber gleichzeitig dazu, dass zur dicht bewachsenen Böschung der ehemaligen Söhrebahntrasse hin eine abgestufte bauliche Gestaltung mit Ortsrandcharakter entstehen wird.

Durch die Festsetzung von maximal 2 Wohnungen je Wohngebäude wird im WA2 sichergestellt, dass in dieser Örtlichkeit keine unverträgliche Gebäudemassierung entstehen kann. An der Ochshäuser Straße wird dem städtebaulichen Umfeld entsprechend keine diesbezügliche Einschränkung vorgenommen. Die hier bereits vorhandenen Gebäude passen in den Festsetzungsrahmen.

### **8.3. Erschließung und Verkehr**

#### **Erschließungsstraßen / Anliegerverkehr**

Die Erschließung der Häuser an der Ochshäuser Straße erfolgt derzeit über einen schmalen Weg parallel zur Fahrbahn, da die Ochshäuser Straße hier in einem Einschnitt verläuft und keine direkten Zufahrten zulässt. Wegen der geringen Breite dieses Zufahrtsweges und auch um die gewachsene Siedlungsstruktur nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten, wird das Neubaugebiet (WA2) im Osten an die Heidenkopfstraße angeschlossen. Dazu ist eine ebenerdige Querung der alten Söhrebahntrasse notwendig, die hier zwar ca. 2 m tiefer als das



angrenzende Gelände liegt, aber mit einer Aufschüttung, die eine zukünftige Planung für eine Straßenbahntrasse nicht behindert, straßentechnisch zu realisieren ist. Eine diesbezügliche Straßenentwurfsplanung wurde im Vorfeld erstellt und mit dem Straßenverkehrsamt der Stadt Kassel, der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) sowie dem Kasseler Entwässerungsbetrieb (KEB) und den Städtischen Werken abgestimmt.

Für die innere Erschließung des Wohngebietes wird eine überwiegend 8 m breite Erschließungsstraße (Sticherschließung) mit Straßenbäumen vorgesehen. Diese Straßenbreite gewährleistet bei einer entsprechenden Zonierung der Flächen eine hohe Aufenthalts- und Erschließungsqualität. Eine durchgehende Erschließung mit Anschluss an die Ochshäuser Straße ist aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen nicht möglich, so dass die neue Erschließungsstraße mit einem Wendepunkt herzustellen ist. Der Richtung Ochshäuser Straße ausgerichtete Wendepunkt hat die Abmessungen, die gem. der RAS 06 für dreiaxelige Müllfahrzeuge gefordert werden.

Damit auch eine künftige Anbindung an den Eibenweg optional erhalten bleibt, wird in östlicher Verlängerung der neuen Erschließungsstraße eine gleichermaßen breite öffentliche Grünfläche festgesetzt. Auf diese Weise hält sich die Stadt Kassel die Möglichkeit offen (z.B. nach Aufgabe der Trassen-Vorhaltefläche), auf diese Flächen zugreifen zu können, und aus der nicht optimalen Sticherschließung eine durchgängige Erschließung mit Anbindung an den Eibenweg herzustellen.

Die geplanten 8,00 m breiten Straßenquerschnitte reichen zur Verlegung der notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen, zur Befahrung durch Müllfahrzeuge sowie zur Herstellung der festgesetzten Straßenbaumstandorte aus. Im südlichen Straßenabschnitt, mit 7,50 m Querschnittsbreite, kann der parallel verlaufende Grünstreifen faktisch in die Verkehrsfläche mit einbezogen werden.

Eine Zufahrt von der neuen Erschließungsstraße Richtung Ochshäuser Straße entlang der Häuser 107-109 ist für Kfz nicht erwünscht und wäre mit geeigneten Maßnahmen, wie z. B. Aufstellen von Pollern, auszuschließen.

#### **Ruhender Verkehr**

Auf den Grundstücken ist gemäß Stellplatzsatzung pro Wohneinheit ein Stellplatz nachzuweisen. Der Straßenraum bietet für Besucher usw. weitere ausreichende Stellplatzflächen.

#### **Öffentlicher Nahverkehr**

##### Bus

Mit den Buslinien Nr. 25 und 37 ist das Gebiet an das Stadtnetz angeschlossen.

##### **Fuß- und Radwege**

Zur Erhöhung der fußläufigen Durchlässigkeit des Baugebietes wird ein Anschluss für Fußgänger und Radfahrer Richtung Ochshäuser Straße zwischen den Häusern 91 und 95 hergestellt, um einen direkten Zugang, auch zur dort liegenden Bushaltestelle, zu erhalten. Eine weitere Fußwegverbindung wird innerhalb der öffentlichen Grünflächen entlang der Bahntrasse mit Anschluss an den nördlich verlaufenden Fußweg empfohlen.

#### **8.4. Tram / RegioTram**

Die stadteigenen Flächen der ehemaligen Söhrebahntrasse waren von Bahnbetriebszwecken nicht freigestelltes Eisenbahnbetriebsgelände. Ende 2009 erhielt die Stadt Kassel den Bescheid über die Entwidmung der Bahnflächen. Nach den Vorgaben des Regionalen Nahverkehrsplanes des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) und nach den Vorgaben des

Nahverkehrsplans der Stadt Kassel hat die Erweiterung des Schienennetzes Richtung Lohfelden weiterhin Priorität. Zuletzt hatte die KVG die Möglichkeit geprüft, eine Trambahnbindung der Gemeinde Lohfelden als Verlängerung der angedachten Tramverbindung nach Waldau auszuführen und damit auf eine Revitalisierung der Söhrebahntrasse zu verzichten. Die aktuell verfolgte Planung sieht jedoch eine Anbindung von Lohfelden über die Leipziger Straße, den Forstbachweg und die Söhrebahntrasse vor und nicht über Waldau. Die Aufgabe der Söhrebahntrasse ist damit nicht mehr im Gespräch. Da die Trasse für eine mögliche RegioTram-Lösung weiterhin freigehalten werden soll, werden die Flächen im Bebauungsplan - analog zum Flächennutzungsplan - als öffentliche Grünfläche inklusive einer Trassen-Vorhaltefläche festgesetzt. Desweiteren wurde für den Fall, dass die Trasse wieder aktiviert wird, ein Hinweis hinsichtlich eventuell erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen aufgenommen.

### **8.5. Ver- und Entsorgung**

Die erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen für Gas, Wasser und Strom sowie die Fernmeldekabel sind in der Ochshäuser Straße vorhanden. Der überwiegende Teil des Geltungsbereiches muss dagegen noch versorgungstechnisch erschlossen werden.

Im Gebiet befinden sich höherwertige Kabel der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG, die entsprechend der Kabelschutzanweisung von Unitymedia zu schützen sind. Ein entsprechender Hinweis wurde in den Bebauungsplan aufgenommen.

Zur telekommunikationstechnischen Versorgung des neuen Baugebietes durch die Deutsche Telekom AG ist die Verlegung neuer Telekommunikationslinien erforderlich. In allen Straßen bzw. Gehwegen sind geeignete und ausreichende Trassen mit einer Leitungszone in einer Breite von ca. 0,5 m für die Unterbringung der Telekommunikationsleitungen vorzusehen. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 1989; siehe hier u.a. Abschnitt 3 zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien nicht behindert werden.

Im Rahmen der Neuherstellung der Anbindung an die Heidenkopfstraße muss die hier vorhandene Trafostation umgesetzt werden. In Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern sowie der Städtischen Werke AG wurde die Verlegung der Trafostation aus der Heidenkopfstraße in den direkt südwestlich angrenzenden Böschungsbereich der ehemaligen Söhrebahntrasse festgelegt.

Die Entwässerung des Gebietes erfolgt im Mischverfahren. Die innere Erschließung des Baugebietes, d.h. der geplante Mischwasserkanal, muss zur Ochshäuser Straße hin entwässert werden. Um die Vorflut sicherzustellen, muss der Mischwasserkanal in der Ochshäuser Straße vergrößert werden. Mit dem Neubau des Hauptsammelkanals bis an den Rand des Planungsgebietes wird auch der Anschluss weiterer Wohneinheiten gesichert.

Das Gebäude Ochshäuser Straße Nr. 109 wird zurzeit über eine durch die Grundstücke 666/171 (Wegeparzelle) und 622/171 verlaufende private Wasserzuleitung versorgt. Es wurde vertraglich geregelt, dass dieses Grundstück über den neu herzustellenden öffentlichen Stichweg an die in der neuen Erschließungsstraße vorzusehenden Versorgungsleitungen angeschlossen wird.

## 8.6. Grünordnerische Maßnahmen und Festsetzungen

### Maßnahmen innerhalb der privaten Grundstücksflächen

Innerhalb der privaten Grundstücksflächen wurden entsprechend des festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung sowie zur Reduzierung des Versiegelungsgrades Grün- bzw. Gartenanteile vorgegeben. Weiter sind zwecks innerer Durchgrünung grundstücksbezogenen Laub- / Obstbäume anzupflanzen sowie auf allen flachen und flachgeneigten Dächern bis zu 15° Dachneigung (auch Garagen und Carports) extensiv zu begrünen.

### Öffentliche Grünflächen

Entlang der ehemaligen Söhrebahntrasse ist ein Grasweg vorhanden; diese Fläche sowie die östliche Verlängerung der neuen Erschließungsstraße in Richtung Söhrebahntrasse werden als öffentliche Grünfläche festgesetzt, mit der Empfehlung einen Fußweg vorzusehen. Hierdurch soll die Anbindung an innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs vorhandene Fußwege / Graswege gewährleistet werden. Um eine Option für die verkehrliche Anbindung des neuen Wohngebietes (bei Aufgabe der geplanten RegioTram-Linie) an den Eibenweg zu erhalten, wurde für diesen Abschnitt der öffentlichen Grünfläche der Straßenquerschnitt von 8 m beibehalten. Mit einer Verschmälerung dieser Fläche auf 3,50 m als reine Fußwegeanbindung, würde die Stadt auf eine künftige Anbindung an den Eibenweg verzichten (vgl. Kap. 8.3. Erschließung und Verkehr).

### Straßenbäume

Innerhalb der neu herzustellenden Erschließungsstraße werden insgesamt 16 Laubbäume (Hochstämme) im Abstand von 15 m festgesetzt. In Fortführung dieser Baumreihe wurde noch ein Laubbaum innerhalb der östlichen Grünfläche vorgesehen. Die Baumstandorte wurden vorwiegend aus klimaökologischen Gründen auf der südlichen Straßenseite angeordnet; d.h. Klimaextreme auf versiegelten Straßenflächen können durch den Schattenwurf der Bäume abgepuffert werden, Vorgärten bzw. Hausflächen werden nicht verschattet, und auf den südgerichteten Dachflächen können Solar-, Photovoltaikanlagen aufgestellt werden. Lediglich die beiden Bäume im Zufahrtsbereich des Wendeplatzes wurden aus verkehrstechnischen Anforderungen (Befahrbarkeit des Wendeplatzes) auf die Nordseite versetzt.

### Anpflanzung von Laubbäumen

Die Wohn- und Lebensqualität innerhalb eines Wohngebietes wird sowohl durch die Gestaltung der privaten Grundstücksfreiflächen als auch durch die Gestaltung der öffentlichen, der Allgemeinheit zur Verfügung stehenden Bereiche wie Plätze, Wege und Straßen wesentlich bestimmt. Die im Geltungsbereich vorgesehenen 17 Laubbäume sind nicht nur ein wesentlicher Beitrag zur Wohn- und Lebensqualität im Neubaugebiet, sondern tragen zudem zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum bei. Einerseits indem durch die Strukturierung des Straßenraumes sowie das Einbringen von Grünvolumen und linearen Grünstrukturen das Stadtbild verbessert wird, andererseits indem durch den Schattenwurf der Kronen die Klimaextreme auf versiegelten Flächen abgepuffert werden.

### Minimierung der Flächenversiegelung

Zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes werden für die notwendige Erschließung der Gebäude und Gebäudezuwegung sowie für die Terrassen, Wege und Platzflächen wasserdurchlässige Oberflächenbefestigungen festgesetzt. Befestigte Flächen innerhalb der Grundstücke sind soweit als möglich so anzulegen, dass anfallendes Regenwasser in den angrenzenden Flächen versickern kann. Dadurch kann ein Teil des Oberflächenwassers versickern und der Oberflächenwasserabfluss reduziert werden.

## Pflanzlisten

Zur Orientierung und Anregung ist nachfolgend eine Auswahl an Gehölzen aufgeführt, die sich zur Gestaltung von öffentlichen und privaten Flächen eignen.

### Straßenbäume

Spitzahorn (*Acer platanoides*) in Sorten  
Hainbuche (*Carpinus betulus*)  
Mehlbeere (*Sorbus aria*)  
Schwed. Mehlbeere (*Sorbus intermedia*)

### Schnitthecken

Hainbuche (*Carpinus betulus*)  
Feldahorn (*Acer campestre*)  
Liguster (*Ligustrum vulgare*)  
Weißdorn (*Crataegus monogyna*)

### Laubbäume und Laubsträucher

Winter-Linde (*Tilia cordata*)  
Eberesche (*Sorbus aucuparia*)  
Blumen-Esche (*Fraxinus ornus*)  
Feld-Ahorn (*Acer campestre*)  
Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*)  
Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*)  
Hainbuche (*Carpinus betulus*)  
Weißdorn (*Crataegus laevigata*)  
Traubenkirsche (*Prunus padus*)  
Mehlbeere (*Sorbus aria*)  
Salweide (*Salix caprea*)  
Zieräpfel (*Malus spec.*)  
Haselnuss (*Corylus avellana*)  
Schwarzer Holunder (*Sambucus nigra*)  
Roter Hartriegel (*Cornus sanguinea*)  
Pfaffenhütchen (*Euonymus europaeus*)  
Heckenkirsche (*Lonicera xylosteum*)  
Heckenrose (*Rosa canina*)  
Felsenbirne (*Amelanchier ovalis*)  
Flieder (*Syringa vulgaris*)  
Schneeball (*Viburnum* in Arten)  
Kolkwitzie (*Kolkwitzia amabilis*)

### Obstbäume

Als Obstbäume (Halb- oder Hochstamm) werden starkwüchsige, möglichst wenig krankheitsanfällige lokale Sorten wie z.B. Hauszwetschge, Apfel, Birne und Kirsche empfohlen. Alte Lokalsorten haben vielfach besondere Vorzüge in Bezug auf Geschmack, Verwertbarkeit, Lagerung, Standortanpassung und Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten und Schädlinge. Zudem erfordern alte robuste Sorten keine größeren Pflegeaufwendungen. Als Sorten kommen in Frage, z.B.:  
Apfel: Bohnapfel, Brettacher, Gelber Edelapfel, Boskoop  
Birne: Gute Graue, Schweizer Wasserbirne, Gräfin von Paris  
Zwetschgen / Pflaumen: Hauszwetschge, Wagenheims Frühzwetschge, Zimmers Frühzwetschge, Nancy Mirabelle  
Süßkirsche: Büttners Rote Knorpel, Teickners Schwarze, Große Schwarze Knorpel

## 8.7. Festsetzungen zum Lärmschutz

Obwohl im Zuge der vorgesehenen Ausbauarbeiten der A 7 umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Autobahn vorgesehen sind, kann hierdurch je nach Ausbauvariante die Reduzierung der Immissionsbelastung auf die gesetzlichen Grenzwerte für das Plangebiet nicht garantiert werden. Zwischenzeitlich wurde der erste Spatenstich zum Ausbau der A 7 vollzogen und damit ein deutliches Zeichen gesetzt. Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum passiven Schallschutz getroffen, die auf die neuen Lärmwerte nach Ausbau der A 7 ausgerichtet sind. Die Einhaltung der Lärmwerte wird bereits mit Beginn des Umbaus der A 7 und der Einrichtung der Baustelle mit Geschwindigkeitsreduzierung, schon in der Bauphase unproblematisch sein. Bei Neubauten sowie bei Sanierung der Bestandsbauten ist bei Schlaf- und Kinderzimmern, die an der Bundesautobahn BAB 7 zugewandten Seite angeordnet sind, ein bewertetes Schalldämm-Maß der Außenbauteile von mindestens  $R'w = 35$  dB einzuhalten. Desweiteren wird empfohlen, Schlaf- und Kinderzimmer möglichst an der lärmabgewandten Gebäudeseite anzuordnen.

Da es bei einer grundsätzlich möglichen Wiederinbetriebnahme der östlich gelegenen ehemaligen Bahntrasse (Tram/RegioTram-Führung) zu Lärmbelastungen entlang der Trasse kommen kann, wird im Bebauungsplan darauf hingewiesen, dass entsprechend der Ver-

kehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV, der Schallschutz in diesem Fall durch den Betreiber der Bahn sichergestellt wird.

### **8.8. Verwendung luftverunreinigender Stoffe**

Die besondere topografische Situation des Kasseler Beckens führt dazu, dass im gesamten Stadtgebiet erhöhte Anforderungen an die Luftreinhaltung bestehen, um Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu vermeiden. Neben dem Verkehrsbereich als stärkstem Belastungsfaktor stellen die Hausfeuerungsanlagen eine wesentliche Luftschadstoffquelle in Kassel dar.

Der Flächennutzungsplan 2007 weist das Verbandsgebiet des Zweckverbandes und damit auch das Kasseler Stadtgebiet vollständig als ‚Vorranggebiet Luftreinhaltung‘ aus.

Eine Eingrenzung der zulässigen Feuerungsanlagen auf eine bestimmte Feuerungstechnologie ist als Festsetzung im Bebauungsplan rechtlich nicht belastbar, da damit nicht die Verwendung bestimmter luftverunreinigender Stoffe gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 23a BauGB festgelegt wird, sondern eine einzige verwendbare Feuerungstechnologie. Die Erkenntnis, dass insbesondere Einzelraumfeuerungsanlagen wie Kaminöfen besonders zur PM10-Belastung in einem Gebiet beitragen, haben dazu geführt, dass im Rahmen der letzten Novelle der 1. BImSchV im Januar 2010 strenge Anforderungen an die Staub- und Kohlenmonoxidemissionen selbst kleiner Anlagen ab 4 kW gestellt werden. Unter Berücksichtigung der Übergangsfristen zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bei vorhandenen Anlagen ist davon auszugehen, dass ab 2015 die Staub- bzw. PM10-Emissionen dieser Anlagen im Bundesgebiet deutlich rückläufig sein dürften.

Im Bebauungsplan wird auf die 1. BImSchV als Grundlage bei der Verwendung von Brennstoffen hingewiesen.

Maßgeblich sind dem Luftreinhalteplan folgend soweit vorhanden die Anforderungen des Umweltzeichens „Blauer Engel“, demzufolge deren Einhaltung im Bebauungsplan festgesetzt wird. Ergänzend hierzu werden fossile Festbrennstoffe ausgeschlossen, da diese unabhängig von den Grenzwerten der 1. BImSchV durch ihren Schwefelgehalt zu unverträglichen zusätzlichen Belastungen im Kasseler Stadtgebiet führen würden.

Die Festsetzungen stellen für die Bauwilligen weder in den technischen Anforderungen noch im Hinblick auf die Brennstoffauswahl eine unverhältnismäßige Belastung dar. Die technischen Anforderungen entsprechen bereits heute dem Stand der Technik und sind in einem breiten und finanziell verträglichen Angebotsspektrum verfügbar. Bei der Brennstoffwahl stehen den Bauwilligen die klassischen fossilen Energieträger Erdöl und Gas ebenso zur Verfügung, wie nachwachsende Rohstoffe. Unabhängig davon können Bauwillige auf Feuerungsanlagen ganz verzichten und zur Wärmeversorgung z.B. Wärmepumpen nutzen.

## **9. BODENORDNUNG UND FLÄCHENBILANZ**

Zur Realisierung der Ziele des Bebauungsplanes ist die Durchführung eines Umlegungsverfahrens nach den Bestimmungen der §§ 45 ff BauGB erforderlich.

Durch Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 05.06.2000 wurde die Umlegung für das Gebiet zwischen den Grundstücken Ochshäuser Straße 91-109 und der ehemaligen Söhrebahntrasse, in der Gemarkung Kassel, angeordnet. Als Umlegungsstelle wurde der Magistrat eingesetzt. Die Umlegung für das Gebiet „An der Söhrebahn“ wurde mit Beschluss

vom 21.03.2002, gemäß § 47 Baugesetzbuch, eingeleitet. Das Liegenschaftsamt wurde beauftragt, die Umlegung gem. der §§ 45-79 des Baugesetzbuch durchzuführen.

Die Gesamtfläche des Bebauungsplanes umfasst ca. 2,64 ha, die sich wie folgt zusammensetzen:

<b>Baugebiete</b>	<b>ca.</b>	<b>18.156 m<sup>2</sup></b>
WA1	ca.	7.550 m <sup>2</sup>
WA2	ca.	10.606 m <sup>2</sup>
<b>Öffentliche Verkehrsflächen</b>	<b>ca.</b>	<b>4.919 m<sup>2</sup></b>
Verkehrsfläche - Bestand	ca.	2.136 m <sup>2</sup>
neue Verkehrsfläche inklusive Wendefläche	ca.	2.660 m <sup>2</sup>
Fuß- und Radweg	ca.	123 m <sup>2</sup>
<b>Öffentl. Grünfläche / Tram-Vorhalteflächen</b>	<b>ca.</b>	<b>2.761 m<sup>2</sup></b>
<b>Öffentl. Grünflächen</b>	<b>ca.</b>	<b>547 m<sup>2</sup></b>
<b>Gesamt</b>	<b>ca.</b>	<b>26.383 m<sup>2</sup></b>

## 10. KOSTEN DER MASSNAHMEN

### Grunderwerbskosten

Die öffentlichen Erschließungsflächen werden innerhalb des eingeleiteten Umlegungsverfahrens entschädigungslos bereitgestellt. Damit entstehen keine Grunderwerbskosten.

### Erschließungsstraßen

Die Straßenbaukosten werden vom Straßenverkehrsamt der Stadt Kassel auf ca. 330.000 € geschätzt.

### Kanal

Für 330 m innere Erschließung fallen Kosten in Höhe von 240.000 € an. Die Kosten für die äußere Erschließung liegen bei 400.000 €. Sie können dem Baugebiet aber nicht voll angelastet werden, da der Kanal in der Ochshäuser Straße ohnehin in absehbarer Zeit hätte vergrößert werden müssen.

### Versetzen der Trafostation

Die Städtischen Werke haben die Kosten für die Verlegung der Trafostation aus der Heidenkopfstraße in den direkt südwestlich angrenzenden Böschungsbereich der ehemaligen Söhrebahntrasse mit ca. 70.000 € netto angegeben. Aufgrund der Regelungen des Konzessionsvertrages werden alle diese Kosten durch die Städtischen Werke getragen.

Die Fläche des neuen Trafostandortes befindet sich im städtischen Eigentum, so dass hier keine Grunderwerbskosten anfallen.

### Öffentliche Grünflächen

Vom Umwelt- und Gartenamt wurden für die öffentlichen Grünflächen folgende Kosten ermittelt:

1. Pflanzung eines Baumes einschl. Entwicklungspflege ist mit 1.000 € zu kalkulieren. Für die spätere Pflege werden pro Jahr und Baum 100 € benötigt.

2. Für die Anlage des Rasenweges sind 25 € pro m<sup>2</sup> zu kalkulieren. Für die Unterhaltung des Weges sind 500 € pro Jahr nötig.

Um die Nachhaltigkeit der vorgesehenen Pflanzungen und des Wegebaus zu sichern, müssen die Herstellungskosten einschließlich Planungsmittel, Mehrwertsteuer und spätere Pflegekosten beschlossen werden.

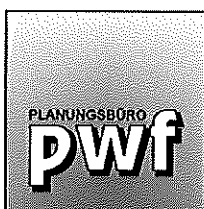
**Für die Stadt zu erwartende Kosten:**

	ca.	
Straßenbaukosten	330.000,00 €	
innere Erschließung	240.000,00 €	
äußere Erschließung	anteilig	von 400.000,00 €
17 Laubbäume	17.000,00 €	
Rasenweg / Rasenfläche	13.675,00 €	
<b>Gesamtkosten, netto</b>	<b>600.675,00 €</b>	ohne Anteil äußere Erschließung

<b>Unterhaltungspflege</b>	
Baum/Jahr 100 €	1.700,00 €
Rasenweg pro Jahr	500,00 €
<b>Kosten jährlich, netto</b>	<b>2.200,00 €</b>

Bearbeitung:

Aufstellung:



**Landschafts- & Städtebauarchitektur**  
Fahrmeler • Rühling • Welland  
Herkulesstraße 39 • 34110 Kassel  
Fon: 0561-33232 • Fax: 0561-7396666  
e-Mail: info@pwf-kassel.de

**STADT KASSEL**

Stadtplanung, Bauaufsicht  
und Denkmalschutz

Kassel, den 26.09.2011

Kassel, den 17.10.2011

Sonja Rühling  
(Städtebauarchitektin)

Spangenberg  
(Ltd. Baudirektor)

# 1. PLANZEICHEN UND PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 1 BauGB i.V. mit der BauNVO)

## 1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 6 BauGB; § 1 Abs. 3 und Abs. 6, §§ 4 und 6 BauNVO)



Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO



Im WA 1 sind unzulässig:

- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen.



Im WA 2 sind die nach § 4 Abs. 3 BauNVO zulassungsfähigen Ausnahmen unzulässig.

**Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden (§ 9 Abs. 1 Nr. 6 BauGB)**  
Die höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Gebäuden wird im WA 2 auf zwei Wohnungen festgesetzt.

## 1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 5 BauGB, § 16 - 20 BauNVO)

z.B. GRZ  
0,3

GRZ - maximale Grundflächenzahl (§ 16 Abs. 2 Nr. 1 und § 19 BauNVO)

z.B. GFZ  
0,6

GFZ - maximale Geschossflächenzahl (§ 16 Abs. 2 Nr. 2 und § 20 BauNVO)

Die Flächen von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen sind in die Ermittlung der Geschossfläche einzubeziehen.

z.B. II

Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 16 Abs. 2 Nr. 3 und § 20 Abs. 1 BauNVO)

z.B. GH 11 m

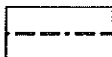
Maximal zulässige Gebäudehöhe (§ 16 Abs. 2 Nr. 4 und § 18 Abs. 1 BauNVO)

Bezugspunkt für die Höhe baulicher Anlagen ist die Oberkante der öffentlichen Verkehrsflächen (OK Gehweg / Mischfläche) an der Grenze des jeweiligen Baugrundstückes; angesetzt wird die mittlere Höhe bis zum Schnittpunkt der Dachfläche bzw. Oberkante des Gebäudes.

## 1.3 Bauweise, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB; § 22 und 23 BauNVO)

o

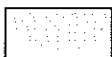
Offene Bauweise (§ 22 Abs. 2 BauNVO)



Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

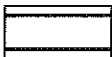
Eine Überschreitung der Baugrenze um höchstens 1,50 m durch untergeordnete Gebäudeteile wie Erker, Balkone, Glashäuser, Wintergärten und Außentreppen ist ausnahmsweise zulässig.

## 1.4 Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BauGB)



Öffentliche Verkehrsflächen

In den neu herzustellenden öffentlichen Erschließungsflächen sind mind. 16 Straßenbäume entsprechend Pkt. 1.7 zu pflanzen.



Straßenbegrenzungslinie



Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg



Tram - Trassen-Vorhaltefläche

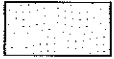


## 1.5 Flächen für Versorgungsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 und Abs. 6 BauGB)



Flächen für Versorgungsanlagen - Elektrizität

## 1.6 Grünflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 und Abs. 6 BauGB)



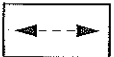
Öffentliche Grünfläche



Rasenfläche



Erhalt und Weiterentwicklung des Gehölzbestands



Fußweg (Empfehlung)

## 1.7 Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)



Anpflanzen von Laubbäumen

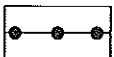
Die im Plan zeichnerisch dargestellten Laubbäume sind als Hochstamm in der Mindestqualität 3xv. mit Ballen, StU 14-16 (gemessen in 1 m Höhe), in einer unbefestigten, mind. 2 m<sup>2</sup> großen Baumscheibe zu pflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen. Als Straßenbäume sind mittelkronige Laubbäume entsprechend der Pflanzliste (s. Begründung) zu verwenden.

Von der festgesetzten Lage der Gehölze in den öffentlichen Verkehrsflächen kann abgewichen werden, wenn dies aus technischen oder verkehrlichen Gründen erforderlich ist, die Gesamtzahl eingehalten wird und wenn die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

## 1.8 Sonstige Planzeichen



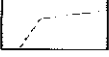
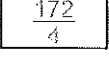
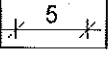
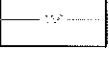





Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen (§ 1 Abs. 4 und § 16 Abs. 5 BauNVO)

## 1.9 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahme

	Vorhandene Wohngebäude und Garagen
	Vorhandene Flurgrenzen
	Vorhandene Flurstücksgrenzen
	Flurstücksnummer
	Vermaßung
	Höhenlinien
	Bushaltestelle
	Böschung
	Wasserschutzgebiet Zone III

### Füllschema der Nutzungsschablone

Baugebiet mit Nummerierung Zahl der Wohnungen je Gebäude	
Bauweise	Zahl der Vollgeschosse
Grundflächenzahl (GRZ)	Geschossflächenzahl (GFZ)
Max. Gebäudehöhe	

Darstellungen außerhalb des Geltungsbereiches sind, mit Ausnahme der Nutzungsschablone, nur nachrichtlich.

## **2. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN OHNE PLANZEICHEN (§ 9 Abs. 1 BauGB)**

### **2.1 Versorgungsleitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)**

Die zur Versorgung des Gebietes notwendigen Versorgungsleitungen (Strom, Telekommunikation) sind unterirdisch zu verlegen.

### **2.2 Niederschlags- / Oberflächenwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 und Abs. 6 BauGB)**

Das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen ist der Kanalisation zuzuführen.

Das Niederschlags- / Oberflächenwasser auf den privaten Grundstücken kann in die Kanalisation abgeführt oder auf den privaten Grundstücken versickert, zur Gartenbewässerung aufgefangen oder als Brauchwasser verwendet werden, sofern wasserwirtschaftliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen.

Der Einbau von unterirdischen oder in das Gebäude integrierten Zisternen ist zulässig.

### **2.3 Gebiete, in denen bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)**

Grundlage für die Verwendung von Brennstoffen ist generell die 1. BImSchV. Soweit vorhanden, sind aktuellere Anforderungen des Umweltzeichens "Blauer Engel" einzuhalten. Die Verwendung fester fossiler Brennstoffe gemäß 1. BImSchV § 3 (1) Nr. 1 bis 3a (Kohle, Koks, Torf) ist unzulässig.

### **2.4 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

#### **Passiver Lärmschutz**

Der gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Bei Neubauten sowie bei Sanierung der Bestandsbauten ist bei Schlaf- und Kinderzimmern, die an der Bundesautobahn BAB 7 zugewandten Seite angeordnet sind, ein bewertetes Schalldämm-Maß der Außenbauteile von mindestens  $R'w = 35$  dB einzuhalten.

Es wird empfohlen, Schlaf- und Kinderzimmer möglichst an der Lärm abgewandten Gebäudeseite anzuordnen.

### **2.5 Nebenanlagen (§ 14 BauNVO)**

Entsprechend § 23 Abs. 5 BauNVO sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu einem umbauten Raum von  $18 \text{ m}^3$  zulässig.

### **2.6 Mobilfunkanlagen (§ 14 BauNVO)**

Mobilfunkanlagen sind, sofern sie keine Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 2 BauNVO sind, ausgeschlossen.

### **3. BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN** **(§ 81 Hessische Bauordnung i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)**

#### **3.1 Dachaufbauten und Dacheinschnitte (§ 81 Abs. 1 Pkt. 1 HBO)**

Dachaufbauten und Dacheinschnitte dürfen im Gesamten 50% der Trauflänge nicht überschreiten.

#### **3.2 Einfriedung (§ 81 Abs. 1 Pkt. 3 HBO)**

Entlang der öffentlichen Verkehrs- bzw. Grünflächen sind als Einfriedungen zulässig:

- transparente Zäune bis max. 1,20 m Höhe;
- geschnittene Hecken (Laubgehölze) bis max. 1,00 m Höhe, in Straßeneinmündungsbereichen bis max. 0,80 m Höhe.

Als Arten sind zu verwenden: Hainbuche (*Carpinus betulus*), Feldahorn (*Acer campestre*), Liguster (*Ligustrum vulgare*).

Alle Einfriedungen müssen einen Mindestbodenabstand von 10 cm aufweisen. Nadelgehölze sind als Einfriedungen unzulässig.

#### **3.3 Grundstücksfreiflächen (§ 81 Abs. 1 Pkt. 5 HBO)**

Im **WA 1** und **WA 2** sind mindestens 40% der privaten Grundstücksflächen als Grün- bzw. Gartenfläche anzulegen und zu unterhalten. Angerechnet werden alle Pflanz-, Einsaat- und Sukzessionsflächen mit natürlichem Bodenaufbau.

Je angefangene 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist mindestens 1 Laub- bzw. Obstbaum mit einem Mindeststammumfang von 14 - 16 cm zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Vorhandene oder für Stellplätze zu pflanzende Laub- / Obstbäume sind anrechenbar.

Neu zu pflanzende Bäume sind entsprechend der Pflanzliste (s. Begründung) zu pflanzen, dauerhaft zu unterhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

In den Vorgartenzonen sind hochwüchsige Nadelgehölze nicht zulässig.

Die gesamten Pflanzmaßnahmen sind im zeitlichen Zusammenhang mit der Baumaßnahme durchzuführen, d. h. spätestens in der nach Abschluss der Bautätigkeit folgenden Vegetationsperiode.

#### **3.4 Oberflächenbefestigungen (§ 81 Abs. 1 Pkt. 5 HBO)**

Im **WA 1** und **WA 2** ist die Befestigung der Grundstücke auf die notwendige Erschließung der Gebäude und Terrassen zu beschränken. Wege, Stellplätze, Zufahrten und sonstige zu befestigende Grundstücksflächen sind so herzustellen, dass Regenwasser versickern kann.

#### **3.5 Dachbegrünung (§ 81 Abs. 1 Pkt. 5 HBO)**

Fläche und flachgeneigte Dächer bis zu 15° Dachneigung (auch Garagen und Carports) sind extensiv zu begrünen. Ausgenommen hiervon sind die für technische Anlagen oder für Anlagen zur Nutzung regenerativer Energiequellen erforderlichen Flächen.

## **4. HINWEISE**

### **4.1 Baumschutzsatzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel in der jeweils gültigen Fassung.

### **4.2 Bodendenkmäler**

Werden bei Erdarbeiten Bodendenkmäler bekannt, so ist dies dem Landesamt für Denkmalpflege Hessen, Abt. Archäologische und Paläontologische Denkmalpflege oder der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Kassel unverzüglich anzuzeigen (siehe § 20 Hessisches Denkmalschutzgesetz).

### **4.3 Bombenabwurfgebiet**

Die Flächen des Geltungsbereiches liegen innerhalb eines Bombenabwurfgebietes. Eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, ggf. nach Abtrag des Oberbodens) ist daher vor Beginn der geplanten Bauarbeiten auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Die Kosten für die Kampfmittelräumung sind vom Antragsteller/Antragstellerin, Interessenten/Interessentin oder sonstigen Berechtigten (z.B. Eigentümer/Eigentümerin, Investor/Investorin) zu tragen.

Die genannten Arbeiten sind von diesen selbst bei einer Fachfirma in Auftrag zu geben und zu bezahlen.

### **4.4 Stellplatzsatzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder vom für das Gebiet der Stadt Kassel in der jeweils gültigen Fassung.

### **4.5 Trassen-Vorhaltefläche**

Es ist geplant, auf der ehemaligen Söhrbahntrasse möglicherweise eine RegioTram-Strecke nach Lohfelden zu bauen. Die Linienführung ist im Nahverkehrsplan enthalten und auch gemäß Flächennutzungsplan 2007 ist die Trasse dafür freizuhalten. Zeitpunkt und ob die RegioTram überhaupt definitiv an dieser Stelle kommen wird, sind noch unklar. Sollte die Strecke realisiert werden, muss der Betreiber nach der 16. BImSchV prüfen, ob ein Anspruch auf Lärmschutz besteht. Der Schallschutz wird in diesem Fall durch den Betreiber der Bahn sichergestellt (Verkehrslärmschutzverordnung, 16. BImSchV).

### **4.6 Versorgungsleitungen**

Im Geltungsbereich befinden sich höherwertige Kabelanlagen der der Unitymedia Hessen GmbH & Co. KG Kassel. Bei der Ausführung von Bauarbeiten sind die bestehenden Kabelanlagen entsprechend der Kabelschutzanweisung von Unitymedia zu schützen.

### **4.7 Wasserschutzgebiet**

Der Geltungsbereich befindet sich innerhalb der Schutzzone III der amtlich festgesetzten Trinkwasserschutzgebiete für die Trinkwassergewinnungsanlage Tiefbrunnen Eichwald und Tiefbrunnen Forst - Wasserwerk Bettenhausen - der Städtischen Werke AG Kassel. Auf die hierzu ergangene Schutzgebietsverordnung (zweite Änderung und Neufassung) vom 18.05.2006 (StAnz. 27/2006, S. 1451) wird verwiesen.

## Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585).

Baunutzungsverordnung (**BauNVO**) vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).

Planzeichenverordnung 1990 (**PlanzV 90**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S. 58).

Bundesnaturschutzgesetz (**BNatSchG**) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), in Kraft getreten am 01. März 2010.

Bundes-Immissionsschutzgesetz (**BImSchG**) vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.08.2010 (BGBl. I S. 1163) m.W.v. 18.08.2010.

Hessisches Naturschutzgesetz (**HENatG**) vom 04. Dezember 2006 (GVBl. I S. 619), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (GVBl. I S. 851, 854).

Hessische Bauordnung (**HBO**) vom 18. Juni 2002 (GVBl. I S. 274), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 15. Dezember 2009 (GVBl. I S. 716, 721).

Hessische Gemeindeordnung (**HGO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07. März 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 24. März 2010 (GVBl. I S. 119).


Hessisches Wassergesetz (**HWG**) vom 06. Mai 2005 (GVBl. I S. 305), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. März 2010 (GVBl. I S. 85).

Hessisches Gesetz über das öffentliche Vermessungs- und Geoinformationswesen (**HVGG**) vom 6. September 2007 (GVBl. I S. 548), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. März 2010 (GVBl. I S. 72).

Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel (**Baumschutzsatzung**) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

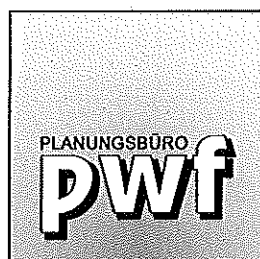
Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder (**Stellplatzsatzung**) in ihrer jeweils gültigen Fassung.



**STADT**  **KASSEL**

documenta-Stadt  
**BEBAUUNGSPLAN NR. VII/58**  
**"An der Söhrebahn"**  
**Stadtteil Forstfeld**

Stand: 26. September 2011    Maßstab: 1:500



**Landschafts- & Städtebauarchitektur**  
Fahrmeier • Rühling • Weiland  
Herkulesstraße 39 • 34119 Kassel  
Fon: 0561-33232 • Fax: 0561-7396666  
email: [info@pwf-kassel.de](mailto:info@pwf-kassel.de)

**VERFAHRENSVERMERKE (beschleunigtes Verfahren gem. § 13a BauGB)**

Planunterlagen hergestellt nach dem unter Zugrundelegung der Flurkarte entstehenden städtischen Kartenwerk durch Vermessung und Geoinformation der Stadt Kassel  
(Zuständigkeit nach § 15 (2) Nr. 3 HVGG).

Kassel, den 15.08.2008

Vermessung und Geoinformation

gez. Ortseifen

.....  
Vermessungsdirektor

Aufgestellt,

Kassel, den 19.08.2008

Der Magistrat

gez. Witte

.....  
Stadtrat

Stadtplanung, Bauaufsicht  
und Denkmalschutz

gez. Spangenberg

.....  
Ltd. Baudirektor

Als Bebauungsplan-Entwurf zur öffentlichen Auslegung beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 des BauGB am 07.02.2011.

Kassel, den 16.02.2011

Die Stadtverordnetenversammlung

gez. Jordan

.....  
Stadtverordnetenvorsteher

Öffentlich auszulegen in der Zeit vom 14.03.2011 bis einschließlich 15.04.2011.

Kassel, den 18.02.2011

Der Magistrat

gez. Lohse

.....  
Stadtrat

Hat öffentlich ausgelegen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauGB vom 14.03.2011 bis einschließlich 15.04.2011. Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung wurden bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. 54 vom 05./06.03.2011

Kassel, den 18.04.2011  
Stadtplanung, Bauaufsicht  
und Denkmalschutz

gez. Lindemann

.....  
Techn. Angestellter

Als Satzung beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 10 BauGB am

Kassel,  
Die Stadtverordnetenversammlung

.....  
Stadtverordnetenvorsteherin

Der von der Stadtverordnetenversammlung als Satzung beschlossene Bebauungsplan ist gemäß § 10 Abs. 3 BauGB vom 27.08.1997 (BGBl. I S. 2141) ortsüblich bekannt zu machen.

Kassel,  
Der Magistrat

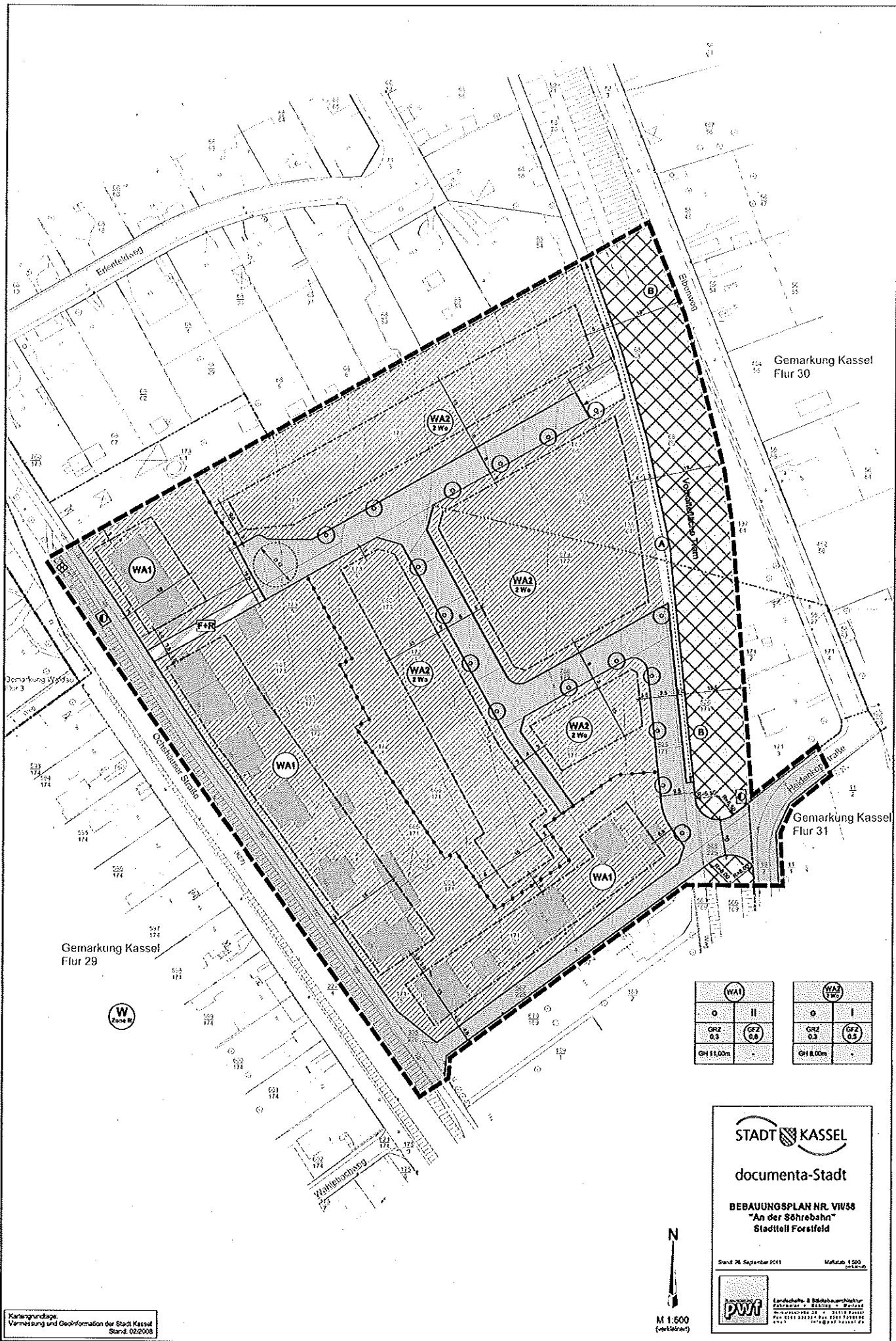
.....  
Oberbürgermeister

Der Satzungsbeschluss wurde bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. vom  
Der Bebauungsplan ist damit in Kraft gesetzt worden.

Kassel,  
Der Magistrat

.....  
Stadtrat





Gemarkung Kassel  
Flur 30

Gemarkung Kassel  
Flur 31

Gemarkung Kassel  
Flur 29



WA1		WA2	
o	II	o	I
GRZ 0.3	GRZ 0.6	GRZ 0.3	GRZ 0.3
GH 11,00m		GH 8,00m	

STADT KASSEL

documenta-Stadt

**BEBAUUNGSPLAN NR. VW58**  
"An der Söhrebahn"  
Stadtteil Forestfeld

Stand 26. September 2011 Maßstab 1:500

M 1:500  
(verteilt)

Landesfach- & Städtebauarchitektur  
Pflanzweg 11 • 34119 Kassel  
Telefon 0561 20322 • Fax 0561 203190  
www.pwt-architektur.de

## Vorlage Nr. 101.17.245

### Sachstand Umbauplanungen Altmarktkreuzung

#### Anfrage

### zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie sieht die derzeit geplante neue Umbauvariante für die Altmarktkreuzung aus?
2. Hat der Magistrat die aus den bisherigen verkehrstechnischen Untersuchungen ersichtlichen deutlichen Verschlechterungen für Fußgänger, ÖPNV und allgemeinen Kfz-Verkehr zum Anlass genommen, bei den neuen Planungen Verbesserungen herbeizuführen?
3. Welche planerischen Änderungen sind in Bezug auf die zuletzt vorgestellte und nicht realisierte Umbauvariante vorgesehen?
4. Welche mittleren Verlustzeiten ergeben sich nach den neuen Planungen für sämtliche Wegebeziehungen und Verkehrsarten und wie sehen diese im Vergleich zur bisherigen Planung aus?
5. Welche Qualitätsstufen der Verkehrsabwicklung ergeben sich nach den neuen Planungen für sämtliche Wegebeziehungen und Verkehrsarten und wie sehen diese im Vergleich zur bisherigen Planung aus?
6. Wann wird mit dem Umbau begonnen und wie lange wird er dauern?

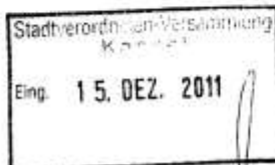
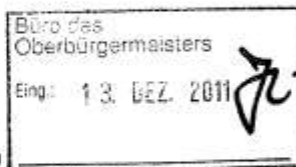
Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

Stadt Kassel • 34112 Kassel

Stadtverordnetenvorsteherin  
Petra Friedrich

über  
Oberbürgermeister Bertram Hilgen



Dezernat für Verkehr, Umwelt,  
Stadtentwicklung und Bauen

Rathaus

Obere Königsstraße 8, 34117 Kassel

Telefon: 05 61 7 87 - 60 96

Telefax: 05 61 7 87 - 31 42

E-Mail [Markus.Funke@stadt-kassel.de](mailto:Markus.Funke@stadt-kassel.de)

Stadtverwaltung im Internet:  
[www.stadt-kassel.de](http://www.stadt-kassel.de)

9. Dezember 2011

**Kreuzung Altmarkt (B3 / L 3237)**  
Zustands-, Sach-, und Planungsbericht, Dezember 2011

Sehr geehrte Frau Friedrich,

das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt hat auf meine Bitte das Projekt „Kreuzung Altmarkt“ untersucht, die dabei wesentlichen Aspekte und Argumente zusammengefasst sowie die damit verbundenen Kosten dargestellt.

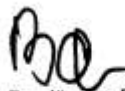
Das Ergebnis dieser Untersuchung, das sich mit dem Zustand, den technischen Möglichkeiten und den Planungsvarianten am Altmarkt befasst, lege ich in Berichtsform als Grundlage für die weitere Bearbeitung und Durchführung der Maßnahme bei.

Auf Grund des Volumens des Bauvorhabens und den damit verbundenen notwendigen logistischen Vorbereitungen wird die Durchführung der Maßnahme voraussichtlich erst nach dem Hesttag 2013 erfolgen können – vorbehaltlich der Gewährung der Landeszuwendungen.

Wir bitten Sie, die Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung über diesen Bericht der Straßenbaumaßnahme „Kreuzung Altmarkt“ zu informieren.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr Funke unter der oben angegebenen Telefonnummer oder per E-Mail gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Jürgen Barthel  
Stadtkämmerer

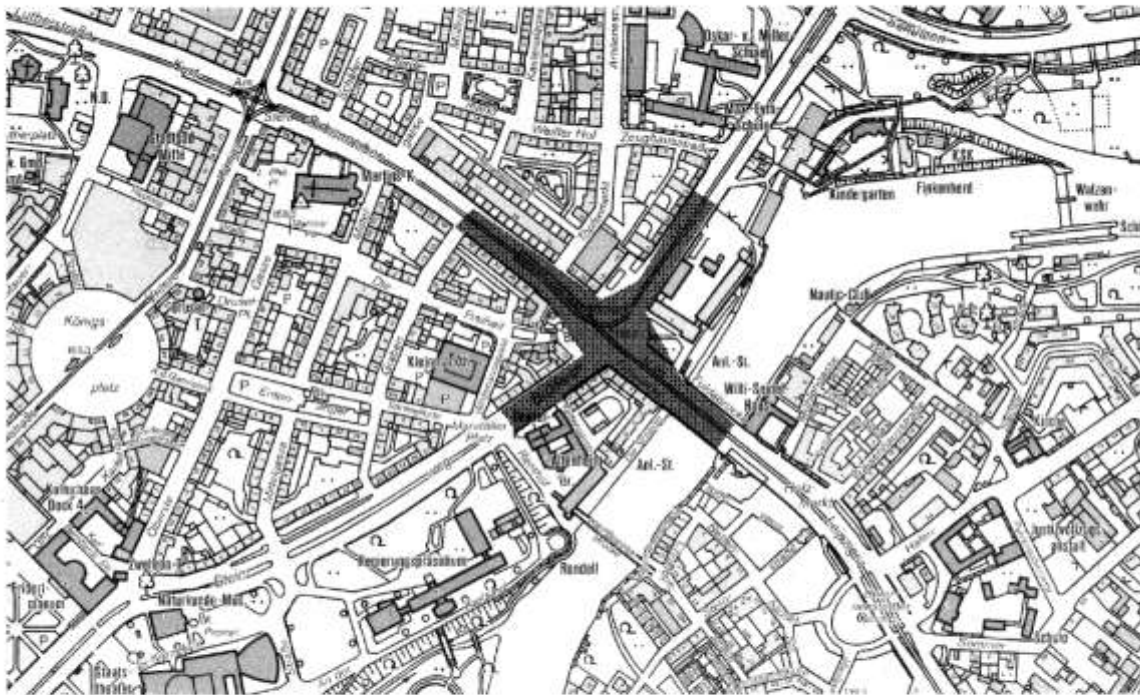
**Anlage**

# Kreuzung Altmarkt

(B 3/L 3237)

## Ein Zustands-, Sach- und Planungs- Bericht

Dezember 2011



Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

## Inhaltsverzeichnis

1	Zustand der Kreuzung.....	3
1.1	Bauliche Mängel.....	3
1.2	Mängel bzgl. der Barrierefreiheit.....	6
1.3	Mängel bzgl. der sozialen Kontrolle.....	8
1.4	Städtebauliche Mängel.....	8
1.5	Mängel im Verkehrsablauf.....	9
1.6	Mängel bei den Radverkehrsanlagen.....	9
2	Prüfung der Möglichkeiten.....	10
2.1	Soziale Kontrolle.....	10
2.2	Barrierefreiheit.....	11
2.2.1	Barrierefreie Rampen.....	12
2.2.2	Aufzüge.....	13
2.2.3	Rolltreppen/Treppenlifte.....	14
2.2.4	Fazit Barrierefreiheit.....	14
2.3	Verbesserung des Kfz-Verkehrs.....	15
3	Planung/Planungsvarianten.....	16
3.1	Variantenuntersuchungen.....	17
3.2	Kosten.....	19
3.2.1	Ausschreibung/Finanzierung.....	19
3.2.2	Kosten U-Lösung.....	20
3.2.3	Einsparmöglichkeiten.....	21
3.2.4	Finanzierung.....	22
4	Fazit.....	23
5	Weitere Schritte.....	25

## Anhang

## 1 Zustand der Kreuzung

Die Altmarktkreuzung, einst die modernste Kreuzung Europas, ist in die Jahre gekommen. Wo in den 50er und 60er Jahren noch ausreichend Platz für Fuhrwerke, Autos oder Fahrräder war und die Verkehrsmengen quasi per Hand erfasst werden konnten, rollen heute ca. 62.000 Kraftfahrzeuge pro Tag über den Knotenpunkt. Der Altmarkt (Stadtteile Mitte und Wesertor) ist damit durch seine zentrale Lage und als Kreuzungspunkt der Bundesstraße B 3 mit der Landesstraße L 3237 einer der größten Verkehrsknotenpunkte in Kassel für Individualverkehr (IV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Straßen An der Fuldabrücke, Weserstraße, Kurt-Schumacher-Straße und Brüderstraße stellen wichtige Verbindungen vom Kasseler Zentrum zu den Bundesautobahnen BAB 7, 44 und 49, sowie den Bundesstraßen B 3, 7 und 83 her.

Die vergangenen Jahrzehnte mit den stetig wachsenden Verkehrsmengen und Belastungen haben ihre Spuren hinterlassen. Gleichwohl haben sich die Anforderungen an eine moderne Kreuzung im Laufe der Jahre durch neue Richtlinien und Gesetze verändert. Der heutige Zustand der Altmarktkreuzung entspricht diesen Anforderungen nicht mehr.

### 1.1 Bauliche Mängel

Die Fahrbahnen rund um den Altmarkt befinden sich in einem sehr schlechten Zustand, da hier ein großer Anteil Schwerlastverkehr abgewickelt wird. In der Kurt-Schumacher-Straße befindet sich noch Natursteinpflaster in der Fahrbahn, von dem in diesem Bereich eine zusätzliche Lärmbelastung ausgeht. Ein Teil der angrenzenden Gehwegbereiche weisen mittlerweile Schäden auf, die dringend eine Erneuerung erfordern. Auf die damit verbundenen, nicht unerheblichen Kosten wird in Kapitel 3 eingegangen. Kurzfristiger und umfangreicher Handlungsbedarf besteht auch bei der Sanierung der vorhandenen Treppen- und Tunnelbereiche der Fußgängerunterführung, um zukünftig die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten (ca. 50.000,- bis 75.000,- Euro).



Kreuzung Altmarkt – Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Spurrillen Weserstraße



Spurrillen An der Fuldabrücke



Fahrbahnrisse Brüderstraße



Entwässerungsprobleme Fahrbahn und Gehweg



zu kleine Baumscheiben



sanierungsbedürftige Tunnel

Die Schadensbilder im Kreuzungsbereich sind so stark ausgeprägt, dass Unterhaltungsmaßnahmen hier keine Abhilfe mehr schaffen können. Die entsprechenden Bereiche müssen grundhaft erneuert bzw. im Vollausbau hergestellt werden. Die davon betroffenen **Fahrbahnflächen** und **Gehwegbereiche** sind in der folgenden Übersicht dargestellt. Diese Flächen gehören zu den Leistungen, die über Landesmittel zuwendungsfähig (Finanzierung über GVFG/FAG-Mittel) sind. Ein Teil der Gehwege sind darüber hinaus straßenbeitragsfähig nach dem Kommunalen Abgabengesetz (KAG).



Alle anderen Fahrbahnflächen im Bereich der Zufahrten zum Altmarkt können mittels Fahrbahn-Deckensanierung wieder hergestellt werden, wie z. B. auf der Fuldabrücke, in der Brüderstraße von Kettengasse bis Tränkepforte und in der Weserstraße entlang des Finanzzentrums – diese Leistungen sind nicht



zuwendungsfähig und müssen zu 100% aus Eigenmitteln der Stadt Kassel finanziert werden. Ein weiterer Punkt bei den notwendigen Fahrbahnbauarbeiten ist der Austausch des lärmintensiven Pflasters in der Kurt-Schumacher-Straße. Seit mehreren Jahrzehnten wird in Kassels Hauptverkehrsstraßen kein Pflaster mehr eingebaut und das noch vorhandene im Rahmen von Um- oder Neubauten sukzessiv gegen asphaltgebundenen Oberbau ausgetauscht (z. B. Breitscheidstraße). Im Zusammenhang mit dem geplanten Altmarktumbau sollte dieses Pflaster mit ausgetauscht werden.



## 1.2 Mängel bzgl. der Barrierefreiheit

In § 1 des Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) aus dem Jahr 2002 ist folgendes definiert:

*„Ziel dieses Gesetzes ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Dabei wird besonderen Bedürfnissen Rechnung getragen.“*



In § 8 (2) wird konkret auf Straßen und Verkehrsanlagen eingegangen:



*„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten....“*

Die heutige Altmarktkreuzung erfüllt diese Gesetzesvorgaben nicht. Die Querung der Kreuzung ist nur über die vorhandenen Fußgängertunnel



möglich. Hier aber haben insbesondere Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind (Rollstuhlfahrer, Rollatorenbenutzer, aber auch Personen mit Kinderwagen), keine Möglichkeit den Knotenpunkt selbständig zu queren. Zwar sind an fast allen Tunnelaufgängen Rampen vorhanden, die aber mit über

31 % Neigung so steil ausgebildet sind, dass sie für die Betroffenen unüberwindbare Hindernisse darstellen. Der wichtige Haltestellenzugang weist nicht einmal eine derartige Rampe (siehe X) auf. Für einen mobilitätsbehinderten **Straßenbahnfahrgast**, der aus der Richtung „Stern“ an der Haltestelle Altmarkt aussteigt und zum Finanzamt will, ergibt sich ein großer und beschwerlicher



**Umweg** (220 m im Vergleich zu 80 m durch den direkten Tunnelweg bzw. bei einer oberirdischen Querung): Auf der Haltestellenanlage führt



**(Um-)Weg im Bestand über nicht barrierefreie Rampen.**

der Weg die Kurt-Schumacher-Straße wieder hoch bis zum Haltestellenzugang an der Einmündung Töpfenmarkt. Nach Querung der Kurt-Schumacher-Straße geht es vorbei an dem ersten Tunnelzugang (ohne Rampe – siehe X) bis zu dem Zugang in der Weserstraße.

Jetzt müssen noch die beiden steilen Rampen inkl. Fußgängertunnel überwunden werden, bevor das Ziel erreicht ist. Für Rollatorenbenutzer und Kinderwagen“fahrer“ bedeutet das neben dem Umweg einen richtigen Kraftakt, Rollstuhlfahrer schaffen diesen Weg ohne Hilfe nicht. Insofern bleibt die Verbindung von Innenstadt – Haltestelle Altmarkt – Finanzzentrum für einen gewissen Personenkreis verwehrt.

### 1.3 Mängel bzgl. der sozialen Kontrolle

Die Verkehrsteilnehmer, die nicht auf eine barrierefreie Überquerung bzw. „Unterquerung“ angewiesen sind, können heute die Fußgängertunnel nutzen. Bei der Benutzung der Fußgängertunnel gibt es aber ein anderes, sicherheitsrelevantes Problem. Mit dem Abstieg in den Tunnelbereich, der auf einer Gesamtlänge von knapp 150 m mehrfach abgewinkelt und dadurch unübersichtlich ist, entsteht eine unsichere Situation. Diese verstärkt sich insbesondere in den Abend- und Nachtstunden bzw. am Wochenende, wenn die Frequentierung durch Fußgänger gegenüber dem üblichen Arbeitszeitrhythmus abnimmt. Auch lässt es kein Sicherheitsgefühl aufkommen, wenn man von oben die überwiegend dunklen Zugänge betritt. Die soziale Kontrolle, die das Sicherheitsempfinden dieser Verkehrsteilnehmer bewahrt, präventiv vor Übergriffen wirkt bzw. Fußgänger gedanklich davon löst, funktioniert in der vorhandenen Situation in den Tunnelabschnitten nicht. Diese Bedenken bestehen nicht nur aus fachlicher Sicht, sondern wurden auch auf Nachfrage von Passanten bestätigt. Gar nicht selten kommt es wegen diesen Bedenken dann zu so genannten gefährlichen „ungeordneten Querungen“ - oberirdisch über 4 bis 6 Fahrstreifen zzgl. Gleisbereich.



### 1.4 Städtebauliche Mängel

Wozu benötigt man städtebauliche Qualität an einer der verkehrsreichsten Knotenpunkte Kassels? Der Altmarkt bietet im vorhandenen Zustand nicht viel Aufenthaltsqualität. Es gibt kaum öffentliche Plätze und allerorts befinden sich die unattraktiven Betontunneleinhausungen.



Einzig die Flächen rund um den Zisselbrunnen, der von Kurt-Schumacher-Straße, Brüderstraße und Freiheit gebildet wird, und die Baumreihe vor dem Finanzamt zur Fulda hin bieten hier ein gewisses städtebauliches Potenzial. Diese Bereiche sollten im Zuge des Umbaus mit beplant, gestaltet und aufgewertet werden, um als „Tor“ zur Stadt ein positives Signal zu senden.



### 1.5 Mängel im Verkehrsablauf

Wie bereits erwähnt, ist der Altmarkt einer der verkehrsreichsten Knotenpunkte Kassels mit einem Durchsatz von über 60.000 Kfz pro Tag. Die Grenzen der Leistungsfähigkeit sind rechnerisch erreicht, zu nennenswerten Wartezeiten kommt es aber lediglich in der Spitzenstunde. In ungünstigen Fällen staut sich der Verkehr in der Hauptrichtung von



der Fuldabrücke kommend in Richtung Brüderstraße bis hin zum Platz der deutschen Einheit zurück. Auch die Zufahrt zum Knoten aus der Richtung Steinweg/Brüderstraße ist zwischen 16:30 und 17:30 Uhr stark frequentiert. Der „Zufluss“ zum Altmarkt wird hier

durch die Lichtsignalanlagen an der Du-Ry-Straße und Tränkepforte dosiert. Im Falle eines Umbaus sind die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsabläufe zu prüfen.

### 1.6 Mängel bei den Radverkehrsanlagen

Zzt. existieren keine Anlagen zur gesicherten Führung des Radverkehrs im direkten Kreuzungsbereich. Einzige Ausnahme sind die beiden Rechtsabbiegebeziehungen von der Brüderstraße in die Straße An der Fuldabrücke und auf der Gegenseite von der Fuldabrücke kommend in die



Weserstraße. Gesicherte Querungen über den Knotenpunkt hinweg oder gar Linksabbiegebeziehungen wer-

den nicht angeboten. Alle Querungen müssen ungesichert über die Fahrbahn im direkten Kfz-Verkehr stattfinden – einen Sicherheitsraum zu den Fahrzeugen oder eine getrennte Signalisierung gibt es nicht. Ein Beispiel: Ein Radfahrer will vom Steinweg kommend weiter in Richtung Artilleriestraße (berufsbildende Schulen oder Uni) fahren. Er muss sich nach der Tränkepforte in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen und zum Linksabbiegen in die Kurt-Schumacher-Straße drei Fahrstreifen in der Brüderstraße unter Verkehr queren.



## 2 Prüfung der Möglichkeiten

Im Rahmen der ersten Planungsansätze 2005 ff zur Umgestaltung des Altmarktes wurden bereits die in Kapitel 1 aufgeführten Mängel analysiert, bewertet, Lösungsansätze gesucht und mit- bzw. gegeneinander abgewogen. Die Ergebnisse sind in den weiteren Planungsprozess eingeflossen und konkretisiert worden. Zwischenzeitliche aber auch später folgende Vorschläge und Anregungen aus der Öffentlichkeit und der Politik wurden dabei untersucht, geprüft und abgewogen- immer mit dem Ziel eines barrierefreien Kreuzungsumbaus unter der Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer. Dieses Kapitel befasst sich mit der Prüfung der dafür notwendigen Möglichkeiten unter Beibehaltung der Fußgängertunnel. Die Erfordernis der Beseitigung der eingangs beschriebenen straßenbaulichen Mängel wird auf Grund der Eindeutigkeit bei diesen Prüfungen nicht weiter untersucht.

### 2.1 Soziale Kontrolle



Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Fußgängertunnel attraktiv gestaltet werden und die soziale Kontrolle durchaus erhöht werden kann. In der Regel stehen diese Tunnel aber in direkter Verbindung mit der Innenstadt, Einkaufszentren oder Bahnhöfen, die naturgemäß stärker frequentiert sind und die beste



Voraussetzung für eine funktionierende soziale Kontrolle bieten. Am Altmarkt nimmt die tagsüber ohnehin vergleichbar schwache Fußgängerfrequenz nach 18:00 Uhr durch den abebbenden Feierabendverkehr rapide ab und so findet man hier insbesondere nach Einbruch der Dunkelheit kaum noch Fußgänger, die sich freiwillig in die unwirtliche Tunnelsituation begeben. Vielleicht nimmt durch eine vergleichbare ansprechende Gestaltung die Anzahl der Tunnelbesucher zu, das individuelle Sicherheitsempfinden kann aber wegen der mehrfach abzweigenden

Tunnelarme damit nicht wesentlich gesteigert werden.

Zur Steigerung der Sicherheit in Fußgängertunneln kann der Einsatz von Überwachungskameras in bestimmten Fällen technisch vorgesehen werden. Dies erfordert jedoch eine andere Rechtslage und es fallen hohe Personalkosten bei den beauftragten Firmen an, da die Koordination mit der Polizei abgestimmt und ein schnelles Eingreifen gewährleistet sein müssen. In der Summe (Anschaffungs-, Betriebs- und Personalkosten auf 30 Jahre gerechnet) werden hierbei je nach Umfang Kosten in Millionenhöhe entstehen. Da man die Problematik einer ausreichend funktionierenden sozialen Kontrolle kaum in den Griff bekommt und dies nur mit unverhältnismäßig hohem Finanzaufwand möglich ist, besteht in Kassel nicht nur am Altmarkt das Bestreben, sukzessive alle Fußgängertunnel flächendeckend zu schließen.

„Überwachungskameras“

Neben Installation und Betrieb einer Überwachungsanlage fallen Personalkosten an:

Beispiel: 10 Euro/h x 24 h x 365 Tage x 30 Jahre = ca. 2,4 Mio Euro

## 2.2 Barrierefreiheit

Prinzipiell lässt sich die Barrierefreiheit an einer (Straßen-) Baumaßnahme auf vielerlei Arten lösen bzw. herstellen. Für einen komplexen Knotenpunkt wie den Altmarkt muss aus dem reichhaltigen Angebot (s.

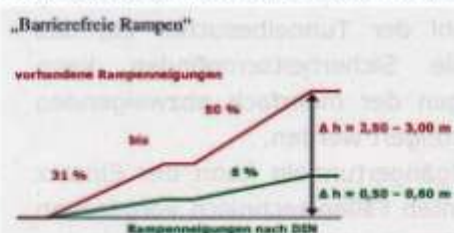
Vorschläge zur Barrierefreiheit und sozialen Kontrolle

- „Barrierefreie Rampen“
- „Aufzüge“
- „Tropfenlifte“
- „Rolltreppen“
- „überirdische Querungen“
- „attraktivere Tunnel“
- „Überwachungskameras“

Bild) eine funktionale und mit den anderen Verkehrsarten verträgliche Lösung gefunden werden.

### 2.2.1 Barrierefreie Rampen

Die heute vorhandenen Rampen weisen **Neigungen um 31 %** auf und würde der Treppenaufgang zur Haltestelle nachträglich mit einer Rampe versehen, käme hier sogar eine **Neigung von ca. 50 %** zu stande. Nach den anerkannten Regeln der Technik (einschlägige DINs und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) beträgt die Regelneigung von barrierefreien Rampen im öffentlichen Raum **maximal 6 %**.



Bei einem Umbau der vorhandenen Rampen im Sinne der Barrierefreiheit ergäben sich gegenüber dem Bestand 5 bis 6fache Entwicklungslängen (ca. 50 bis 60 m), um die vorhandene Höhendifferenz (siehe Bild „Barrierefreie Rampen“) mittels einer 6%-Rampe inkl. Zwischenpodeste zum Ausruhen auszugleichen. Der dafür notwendige Flächenbedarf ist in der nebenstehenden Luftbildaufnahme in grün dargestellt. Auf der Haltestelle ist eine derartige Fläche ohne umfangreiche Eingriffe in die Seitenräume inkl. Fahrbahnverschwenkung nicht möglich, da die Haltestelle mit einer Rampeanlage zzgl. Bahnsteig zu schmal wird bzw. die nutzbare Länge der Bahnsteigkante zu stark verkürzen würde. Eine vergleichbare Rampe auf dem Platz am Zisselbrunnen ist schwer durchführbar, weil direkt daran der nächste Höhenunterschied zur „Freiheit“ (Treppenanlage) grenzt. Vor dem Finanzamt müssten sämtliche Beuysbäume gefällt werden und will man die Rampenlänge durch eine doppelte Führung halbieren, entsteht ein städtebaulich nicht zu vertretendes „Loch“ von mind. 100 m<sup>2</sup> (Beispiel Weserstraße). Eine barrierefreie Rampe unter dem Erker Brüderstraße/An der Fuldabrücke ist aus Platzgründen unmöglich.



## 2.2.2 Aufzüge



Als Alternative zu den barrierefreien Rampen gilt die Installation von Aufzügen. Um alle Tunnelaufgänge abzudecken besteht der Bedarf von fünf Personenaufzügen (vier in den Randbereichen und eine auf der Haltestelle) neben den vor-

handenen Treppenanlagen. Dies ist eigentlich nur an einer Stelle relativ problemlos möglich und zwar in der Weserstraße. An den anderen Standorten ist eine Aufzuginstallation unmöglich bzw. nur durch unverhältnismäßig hohen baulichen Aufwand zu bewerkstelligen. Zum Beispiel ein Aufzug auf der Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße (siehe ☒): Der vorhandene Treppenzugang nutzt die gesamte Geometrie der Haltestelle und besitzt dabei eine lichte Durchgangsbreite von unter 3,00 m. Diese Breite müsste in jedem Fall auch mit Aufzug dem Fußgänger zur Verfügung stehen, also weiterhin ca. 3,00 m für die Treppenanlage und etwa 2,00 m für den Aufzug zzgl. Technik und Einhausung (hier nicht berücksichtigt, genau so wie die Mindest- und Sicherheitsabstände von festen Einbauten zu Fahrbahn bzw. Gleisbereich). Die Haltestelle misst aber nur 4,50 m und kann auch nicht ohne Weiteres in die Kurt-Schumacher-Straße verbreitert werden. Eine hintereinander liegende Anordnung von Treppe und Aufzug funktioniert auch nicht, da hier Engpässe entstünden, die bei großem Fahrgastandrang zu Paniken führen könnten. Die Installation eines Aufzuges auf der Haltestelle ist somit aus fach- und verkehrstechnischer Sicht nicht möglich.

Die vorhandenen Leitungslagen stellen sich als zusätzliches Hemmnis heraus. Der Untergrund am Altmarkt ist voll von Ver- und Entsorgungsleitungen, die natürlich sowohl um die Tunnelzugänge und um die Tunnel herum „kreuz und quer“ verlegt wurden (z. B. vor dem Finanzamt, siehe Bild).



Hinzu kommt, dass an dieser Stelle und an der Ecke Brüderstraße/An der Fuldabrücke die Installation der Aufzüge zu Komplikationen führen würde, da die oberirdischen Fußgänger- und Radverkehre unzumutbar eingengt und dadurch die Verkehrssicherheit



gefährdet würde. Legt man nun die Betrachtung noch auf die Kosten, die mit einer Aufzugsanlage dieser Dimension verbunden sind, können diese unter Berücksichtigung von den Betriebs-, Unterhalts- und Vandalismuskosten über 30 Jahre gerechnet auf mind. 2,1 Mio Euro geschätzt werden.



behindertengerechter Glasaufzug	250.000,-
Massivbau/Umbau	500.000,-
Betriebskosten, Reinigung/Jahr	10.000,-
Vandalismusbeseligung/Jahr	8.000,-
<b>5 Aufzüge plus Umbau</b>	<b>1.750.000,-</b>
zzgl. 30 Jahre Betrieb	300.000,-
zzgl. 30 Jahre Vandalismus	80.000,-
<b>Geschätzte Gesamtsumme</b>	<b>2.130.000,-</b>

### 2.2.3 Rolltreppen/Treppenlifte

Technisch ist die Installation von Rolltreppen/Treppenliften möglich. Am vorhandenen Ausgang zur Haltestelle gibt es aber einen räumlichen Zwangspunkt: Hier entstehen Platzprobleme für den übrigen Fußgängerverkehr. Wenn gleichzeitig die Fußgänger aus der Straßenbahn in die Unterführung drängen, wird es zu eng - ein Sicherheitsrisiko entsteht. Ohne großzügige Haltestellenverbreiterung, einer für den Verkehrsfluss ungünstigen Fahrbahnverschwenkung und erhebliche Eingriffe in die Seitenbereiche ist die Umsetzung nicht möglich. Ein weiterer Nachteil des Treppenliftes ist, dass immer nur eine Person fahren kann. Eine oder mehrere andere mobilitätseingeschränkte Personen (mit Rollstuhl und/oder Rollator) müssten z. B. im Tunnel warten. Es entspricht auch keiner Lösung nach dem Gleichstellungsgesetz, wenn mobilitätsbehinderte Personen bei Betrieb des Liftes zum Warten gezwungen werden. Dieses System ist an tagsüber hochfrequentierten Tunnelaufgängen nicht praktikabel. Rolltreppen können zwar von manchen, geübten Rollstuhlfahrern benutzt werden, aber nicht von allen. Die Benutzung ist vom Rollstuhltyp abhängig (Elektrorollstühle funktionieren hier nicht) und meist ist eine zweite Person erforderlich. Rolltreppen sind keine Lösung für Rollatorenbenutzer, Kinderwagen und Radfahrer. Dazu kommen auch hierbei die hohen Betriebs- und Unterhaltungskosten.

### 2.2.4 Fazit Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit am Altmarkt ist mittels DIN-gerechter Rampen und/oder technischer Einbauten unwirtschaftlich, fachtechnisch nicht möglich und nicht zielführend im Sinne des Bundesgleichstellungsgesetzes. Darüber hinaus wird die Problematik der fehlenden sozialen Kon-

trolle weder durch die Installation von Aufzügen, Rolltreppen o. Ä. gelöst. Ein zusätzliches Sicherheitsrisiko kann an dieser Stelle für mobilitätsbehinderte Menschen entstehen, wenn die Auffahrt aus dem Tunnel z. B. durch Betriebsstörungen vorgenannter technischer Einrichtungen nicht möglich ist bzw. nicht rechtzeitig erkennbar ist. Auch bietet keine der vorgenannten Maßnahmen eine sinnvolle und verkehrssichere Lösung für den Radverkehr.

### 2.3 Verbesserung des Kfz-Verkehrs

Der Altmarkt befindet sich in der Spitzenstunde an der Grenze der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Die Rückstaus und die Wartezeiten, letztere sind der eigentliche Bemessungsgrad, lassen sich gegenüber dem Bestand nur verkürzen, wenn

- a) zusätzliche Fahrstreifen entstehen,
- b) der Verkehr für die Hauptrichtung von der Fuldabrücke in Richtung Brüderstraße teilweise im Kfz-Tunnel unter der Kreuzung geführt oder
- c) verlagert bzw. umgeleitet werden kann.

Die Knotenpunktgeometrie ist im Laufe der letzten Jahrzehnte durch die steigenden Verkehrszahlen immer weiter ausgereizt worden. Ungenutzte Flächen, die für zusätzliche Fahrstreifen verwendet werden und damit die die Leistungsfähigkeit des Knotens steigern könnten, sind im Kreuzungsbereich nicht vorhanden. Zwangspunkte (rote Flächen im Luftbild) sind hierbei die dichte Bebauung in allen Knotenpunktzufahrten, das Brückenbauwerk, schützenswerte (Beuys-)Baumstreifen, die ÖPNV-Gleisstrassen sowie die Haltestellenanlage.



Im Rahmen der öffentlichen Diskussion gab es auch Vorschläge für einen Kfz-Tunnel (s. Punkt b)), z. B. für die Hauptrichtung von der Fulda-Brücke kommend. Auch hier gibt es Zwangspunkte, die eine derartige Straßenführung ausschließen. Auf der einen Seite bildet das Brückenwiderlager der Fulda-Brücke einen Zwangspunkt. Eine Fahrbahnrampe kann in diesem Fall erst hinter dem Widerlager beginnen und muss dann auf einem kurzen Abschnitt komplett noch vor dem Kreuzungspunkt „verschwunden“ sein. Bei der Überwindung des erforderlichen Höhenunterschiedes auf so kurzer Distanz ergeben sich Längsneigungen, die für den Kfz-Verkehr nicht mehr zulässig sind. Auf der anderen Seite ist der Kreuzungsbereich, wie bereits erwähnt, voll von Ver- und Versorgungsleitungen in Dimensionen, die sich nicht ohne Weiteres umverlegen lassen. Abschließend kommt noch hinzu, dass ein derartiges Vorhaben den Kostenrahmen um ein Vielfaches erhöhen würde.

Als letzter möglicher Punkt (c)) bliebe dann noch die Verkehrsverlagerung bzw. -umleitung. Dies ist an anderen, dezentral gelegenen Knotenpunkten sicherlich möglich, jedoch nicht an einem Hauptverkehrsknotenpunkt wie diesem. Durch den direkten Anschluss an die Fulda-Brücke mit der Verbindung zur Innenstadt und dem gesamten Südwesten Kassels gibt es keine Alternativroute.

Verbesserungen bei den Wartezeiten sind für Kfz-Verkehr am Altmarkt sind durch die Punkte a) bis c) in diesem Fall nicht möglich.

### **3 Planung/Planungsvarianten**

Das „Fazit Barrierefreiheit“ lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Barrierefreiheit und somit die „Benutzbarkeit“ des Altmarktes von mobilitätsbehinderten Verkehrsteilnehmern nur mit oberirdischen, niveaugleichen Querungen durchführbar ist. Ende 2006/Anfang 2007 wurden bereits zwei Lösungsmöglichkeiten (mit zwei oder drei oberirdischen Querungsmöglichkeiten für Fußgänger) für das Projekt diskutiert, gegeneinander abgewogen und am 6. Februar 2007 im Baudezernat zur Entscheidung vorgestellt. In diesem Termin wurde festgelegt, für den weiteren Planungsablauf am Altmarkt drei oberirdische Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (später die so genannte „U-Lösung“) vorzusehen. In der weiteren Projektabwicklung wurde daraus schließlich eine große Lösung mit einer vollständig umlaufenden Fußgängerführung („O-Lösung“) entwickelt. Im intensiven Austausch mit dem Land Hessen und dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen Kassel, die ihrerseits Vorschläge zur Fußgängerführung in die Diskussion einbrachten, wurden im

weiteren Planungsprozess mehrere Varianten untersucht, deren Vor- und Nachteile hier noch einmal dargestellt werden sollen. Unter dem Aspekt, dass für den Kfz-Verkehr keine Verbesserungen möglich sind, wurde das Planungsziel für den Variantenvergleich neu definiert: Barrierefreier Umbau mit oberirdischen Querungen unter Beibehaltung der Verkehrsverhältnisse für Kfz.

### 3.1 Variantenuntersuchungen

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich nach der Anzahl der geplanten Fußgängerfurten, deren Lösungsnamen sich aus der Überwegform im Lageplan ableiten:

- **2 Furten (Kurt-Schumacher-Straße u. Weserstraße) – L-Lösung**  
Ergänzt wird diese Lösung noch durch die Aufrechterhaltung des Fußgängertunnels unter der Brüderstraße, damit die wichtigsten Fußwegebeziehungen abgedeckt sind. Der freie Rechtsabbieger aus der Brüderstraße in Richtung Fuldabrücke bleibt wie im Bestand.
- **3 Furten (ohne An der Fuldabrücke) – U-Lösung**  
Der gesamte Fußgängertunnel wird verfüllt und ist nicht mehr benutzbar. Für den Radverkehr wird eine separate Furt über die Straße An der Fuldabrücke vorgesehen. Der Rechtsabbieger von der Brüderstraße in Richtung Fuldabrücke bleibt ein separater Fahrstreifen und wird durch eine Bedarfsampel geregelt.
- **4 Furten über alle Zufahrten – O-Lösung**  
Der gesamte Fußgängertunnel wird verfüllt und ist nicht mehr benutzbar. Fußgänger und Radfahrer werden über alle Zufahrten signalisiert geführt und in der Straße An der Fuldabrücke muss eine zusätzliche Mittelinsel hergestellt werden.

Nach erster Einschätzung kann man zu dem Schluss gelangen, dass die Unverträglichkeit der jeweiligen Lösung mit der Anzahl der Fußgängerüberwege steigt. Bei genauerer Untersuchung trifft diese Aussage nur auf die O-Lösung zu, bei der der „langsame“ Fußgänger mit den entsprechenden langen Räumzeiten (Zeit, die ein Fußgänger für das Queren einer Furt benötigt, kurz bevor das Fußgängersignal wieder auf „rot“ schaltet) der ausschlaggebende Punkt ist.

Nachfolgende Grafik ist das Ergebnis einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2009, die die genannten Varianten mit dem Bestand vergleicht. Der Augenmerk liegt hierbei auf den mittleren Wartezeiten je

Kfz während der Spitzenstunde („Rush-Hour“) am Nachmittag auf den gesamten Knoten bezogen.



Die Grafik zeigt, wie erheblich der Einfluss einer 4. Fußgängerquerung durch die O-Lösung sich auf die Wartezeiten niederschlägt. Einen derartigen Anstieg könnte der Altmarkt schwer verkraften. Aus den anderen Balken ergibt sich die Frage, warum die L-Lösung am zweitschlechtesten abschneidet und die U-Lösung, bei der eine Fußgängerfurt mehr im Spiel ist, mit den Bestandswartezeiten nahezu identisch ist. Die Antwort liegt im Radverkehr:

Ebenso wie die Fußgänger bei den Räumzeiten berücksichtigt werden müssen, werden auch die Radfahrer anders berücksichtigt als der Kfz-Verkehr. Erfolgt die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr zusammen, wo dieser nicht getrennt vom Kfz-Verkehr signalisiert werden kann, ergeben sich längere Räumzeiten und somit längere Wartezeiten für den übrigen Verkehr. Für den Radfahrer, der bei „gelb“ noch über die LSA fährt, muss bei der Lichtsignalschaltung ein längerer Zeitraum eingerechnet werden im Vergleich zu einem Auto, bevor der nächste wartende Verkehrsstrom die Freigabe („grün“) erhält. Bei der L-Lösung muss der Radverkehr aus der Kurt-Schumacher-Straße und der Brüderstraße kommend bei den Räumzeiten mitberechnet werden, weil hier keine getrennte Führung des Radverkehrs und somit keine separate Signalisierung möglich ist.

Anders sieht es bei der U-Lösung aus. Hier wird der Radverkehr auf separaten Radwegen zur Kreuzung geführt und dort getrennt vom Kfz-Verkehr signalisiert. Das hat den Vorteil, dass man dem Radfahrer eine kürzere Grünphase einräumen kann. Im „Schatten“ der Räumphase des Radfahrers kann der Kfz-Verkehr noch einen kurzen Zeitraum weiterlau-

fen. Es kommt somit nicht zu den Verlusten, wie bei der L-Lösung, und ist somit leistungsfähiger.

Vereinfacht gesagt werden durch die getrennte, für alle Verkehrsrichtungen vorgesehene Signalisierung des Radverkehrs, die Verlustzeiten durch die Anlage der 3 oberirdischen Querungen kompensiert (Bestand 78s/U-Lösung 79s). Die L-Lösung bietet auch kostenmäßig kein Einsparpotenzial, da der größte Kostenanteil durch die Erneuerung des mangelhaften Straßenzustandes „sowieso“ anfällt. Zwar muss der Tunnel nicht vollständig verfüllt werden, aber der verbleibende Tunnelarm ertüchtigt und im Sinne der sozialen Kontrolle neu ausgestattet werden.

### 3.2 Kosten

Die hohen Umbaukosten, die sich beim Submissionsergebnis für den Altmarkt offenbarten, wurden in der Öffentlichkeit intensiv diskutiert. In diesem Kapitel werden die Ursachen für die Kostensteigerung kurz erläutert und die Kosten nach gewissen Themenbereichen veranschaulicht.

#### 3.2.1 Ausschreibung/Finanzierung

Die Ausschreibung erfolgte im späten Frühjahr 2011 zu einem Zeitpunkt, in dem in und um Kassel herum viele große Baustellen (Calden, BAB 7 usw.) im Betrieb waren und es seitens der Firmen kaum Nachfrage nach Straßenbauaufträgen gab. So wurden z. B. für den Kreuzungsumbau lediglich 2 Angebote in Höhe von ca. 4 Mio. Euro vorgelegt. Dabei ist zu beachten, dass in dieser Gesamtsumme auch die Leistungen der Städtischen Werke Netz + Service GmbH (rd. 515.000,- Euro), des Kasseler Entwässerungsbetriebes (rd. 235.000,- Euro) und der Kasseler Verkehrsgesellschaft (60.000,- Euro) mit einbezogen wurden. Der Anteil von 3,2 Mio. Euro der Stadt Kassel (rd. 3,05 Mio Euro inkl. Landeszuwendungen zzgl. nicht ausgeschriebener Lichtsignalanlage) ist deutlich geringer als die immer wieder genannten 4 Mio. Euro. Nach Vorlage des Zuwendungsbescheides des Landes Hessen wichen die erwarteten Summen von den tatsächlich bewilligten Fördersummen so weit ab, dass die entstehende Finanzierungslücke durch den Haushalt nicht mehr gedeckt war. Die Abweichung wurde auch durch den Umstand verstärkt, dass wegen der gesunkenen Arbeitslosenzahlen in der Stadt Kassel die Förderquote des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) von 8% auf 5 % herunter gestuft wurde. Die Ausschreibung musste daher im Sommer 2011 aufgehoben werden.

### 3.2.2 Kosten U-Lösung

Zur Veranschaulichung der Kostenverteilung für die U-Lösung lassen sich diese grob nach folgenden verursachenden Themenbereichen aufteilen:

- (1) Herstellung der Barrierefreiheit, inkl. Verfüllung der Tunnel
- (2) Zuwendungsfähige Erneuerung der Fahrbahnen, inkl. Lichtsignalanlage und Steuergerät
- (3) Erneuerung der Nebenanlagen (Gehwege, Radwege etc.)
- (4) Nicht zuwendungsfähige Kosten z. B. für Fahrbahnsanierung, Gestaltung Platz am Zisselbrunnen

Nachfolgend sind die o. g. Punkte grafisch dargestellt:



**Barrierefreiheit**

Kosten nach  
Ziffer (1):  
ca. 620.000,-  
Euro brutto

davon  
Eigenmittel:  
ca. 120.000,-  
Euro brutto



**Fahrbahn/LSA  
zuwendungsf.**

Kosten nach  
Ziffer (2) ca.:  
1.410.000,-  
Euro brutto

davon  
Eigenmittel:  
ca. 400.000,-  
Euro brutto



Geh-/Radweg

Kosten nach  
Ziffer (3) ca.:  
530.000,-  
Euro brutto

davon  
Eigenmittel:  
ca. 50.000,-  
Euro brutto



Fahrbahn nicht  
zuwendungsf.

Kosten nach  
Ziffer (4) ca.:  
640.000,-  
Euro brutto  
Eigenmittel

Daraus ergibt sich eine Gesamtsumme von ca. 3,2 Mio Euro, wobei die Kosten unter den Ziffern (1) bis (3) zuwendungsfähige Kosten sowie Straßenbeiträge nach KAG (nur (3)) beinhalten. Hierin sind, je nach Förderanteil und -quote, die Eigenmittel der Stadt enthalten zzgl. der Kosten unter (4), die sich somit insgesamt auf rd. 1,2 Mio Euro belaufen.

### 3.2.3 Einsparmöglichkeiten

In diesem Zusammenhang wurden noch einmal alle vorgesehenen Straßenbauleistungen auf etwaige Einsparmöglichkeiten geprüft. Denkbar wäre die Ausklammerung der Gestaltung des Platzes am Zisselbrunnen, die





Deckensanierung der Fuldabrücke, Reduzierung anderer Deckensanierungen in der Weserstraße, Brüderstraße sowie der Verbleib des Pflasters in der Fahrbahn Kurt-Schumacher-Straße (siehe x in Luftbild mit Planung). Die Einsparungen würden sich auf ca. 400.000,- Euro belaufen. Es handelt sich bei diesen Leistungen ausschließlich um nicht-zuwendungsfähige Kosten, die im Zusammenhang mit der Zuwendungsmaßnahme (wie z. B. die Gestaltung des Zisselbrunnens und der Deckensanierung) mit angehängt wurden, um die Allgemeinkosten wie Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung, Baubüro zu reduzieren.



### 3.2.4 Finanzierung

Unter zu Grundelegung des o. g. Ausschreibungsergebnisses mit einem städtischen Anteil von ca. 3,2 Mio Euro, den vorgenannten Baufeldkürzungen mit bis zu 400.000,- Euro und der vorbehaltlosen Berücksichtigung des „überplanmäßigen Antrages“ vom 31. Mai 2011 ist die Finanzierung aus Sicht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes für den Altmarktumbau momentan ausreichend gedeckt, wenn die Landeszuwendungen weiterhin in der vorgestellten Höhe in den nächsten Jahren gewährt werden.

Baukostenanteil Stadt Kassel	3.200.000,-	inkl. erwarteter Landeszuwendungen
verfügbare Mittel	2.900.000,-	nach vorläufigem Zuwendungsbescheid
Finanzierungslücke	300.000,-	vor Auftragsvergabe
Einsparungen	ca. 400.000,-	aus Volumenreduzierung der Maßnahme
Fazit: Die Finanzierung ist mit den im Haushalt zur Verfügung stehenden Mitteln gesichert.		

#### 4 Fazit

Der Altmarkt ist nicht länger die modernste Kreuzung Europas. Er hat seine Nutzungsdauer erreicht und ist mit zahlreichen Straßenschäden gezeichnet. Auch unter barrierefreien Gesichtspunkten besteht insbesondere in Bezug auf den demografischen Wandel jetzt Handlungsbedarf. Das vorhandene Angebot für den Radverkehr ist darüber hinaus aus Gründen der Verkehrssicherheit unzureichend.

Bei der U-Lösung muss der „mobile“ Fußgänger gegenüber der heutigen Situation durch die oberirdischen Querungslösungen im Vergleich mit der Tunnellösung Wartezeiten in Kauf nehmen. Das ist jedoch ein Umstand, der auf nahezu alle signalisierten Kassler Kreuzungen zutrifft. Letztendlich ist auch hier die Entscheidung für den vermeintlich „schwächsten“ Verkehrsteilnehmer zu treffen. Dies geht auch konform mit dem Grundsatz der Teilhabe und einem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23. August 2010 zur UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, in dem u. a. das Ziel definiert wurde, die Barrierefreiheit in der Stadt Kassel umfassend zu verwirklichen.

Es bleibt festzuhalten, dass sich die U-Lösung nach Prüfung aller Umbauvarianten und vorbeschriebener Alternativen als die verträglichste Lösung bzgl. der Barrierefreiheit mit den übrigen Verkehrsarten erweist und ein rundum verkehrssicheres Angebot für den Radverkehr liefert. Im Ergebnis werden sich für den Kfz-Verkehr einzelne Verkehrsbeziehungen verbessern (Linksabbieger Fuldabrücke in Richtung Brüderstraße in der Spitzenstunde von 201s auf 148s), aber auch Verschlechterungen auftreten (Geradeaus-/Rechts-Verbindung von Fuldabrücke in Kurt-Schumacher-Straße und Weserstraße von 53s auf 98s). In der Summe aller Verkehrsbeziehungen werden sich die mittleren Wartezeiten gegenüber der heutigen Situation jedoch kaum verändern. Die Veränderungen der einzelnen Verkehrsbeziehungen sind im Anhang an diesen Bericht dargestellt.

Die U-Lösung wurde mit dem Amt für Straßen- und Verkehrswesen (ASV) Kassel und dem Land Hessen (Zuwendungsgeber) für die Realisierung einvernehmlich abgestimmt und vom Magistrat der Stadt Kassel am 8. November 2010 beschlossen. Mit der Entscheidung des ASV Kassel vom 24. Februar 2011 wurde bestätigt, dass das Baurecht mit dem o. g. Magistratsbeschluss besteht.

Aus Sicht des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes, mit Berücksichtigung der zu den Umbauvarianten aufgestellten Gutachten und ausführlichen Prüfungen und Abwägungen bzgl. anderer Alternativen, funktioniert der notwendige Umbau nur mit der heute rechtskräftigen U-Lösung.

Durch die U-Lösung bleiben die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr – trotz oder wegen einiger Verschiebungen zum Bestand – wie zuvor beschrieben im akzeptablen Maß.

Die einzige Option, im erweiterten Altmarktbereich Wartezeiten und Rückstaus für den Kfz-Verkehr im stark belasteten Bereich Fuldabrücke/Leipziger Straße gegenüber heute zu verringern, wäre die Verbreiterung der Fahrbahn vor dem Holzmarkt von zwei auf drei Fahrstreifen. In der Spitzenstunde wird heute durch den verkehrsreichen Linksabbieger in Richtung Brüderstraße der Verkehr bis über die Fuldabrücke hinaus zurückgestaut, so dass dem Geradeaus- und Rechtsverkehr die Möglichkeit genommen wird, direkt über die Brücke in den Kreuzungsbereich einzufahren. Außerdem kommt es durch die vergleichsweise späte Entflechtung der einzelnen Fahrtrichtungen vor der Signalanlage zu zahlreichen Fahrstreifenwechseln, die ebenfalls den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Mit der Öffnung eines dritten Fahrstreifens vor dem Holzmarkt kann mehr Übersicht geschaffen, eine frühere Vorsortierung der einzelnen Verkehrsströme erfolgen und mehr Verkehrsraum entstehen. Eine damit einhergehende Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung aus dieser Zufahrtsrichtung gegenüber heute bleibt abzuwarten – die Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung wird sich damit voraussichtlich nicht verbessern. Der notwendige Raum für den zusätzlichen Fahrstreifen könnte durch die Verschmälerung des in diesem Bereich überbreiten Gleiskörpers (ca. 2,00 m) und der Verschiebung des Radweges vor dem Holzmarkt (0,75 bis 1,00 m) geschaffen werden.

Hierbei ist aber zu beachten, dass dies einen grundlegenden Eingriff in das städtebauliche Konzept des Unterneustädter Kirchplatzes bedeutet, bei dem mehrere Konsequenzen zu berücksichtigen sind: Für einen 3. Fahrstreifen muss der rechtskräftige Bebauungsplan geändert werden. Dieses Verfahren kann über ein Jahr dauern und auf Widerstand im betroffenen Ortsbeirat Unterneustadt stoßen. Des Weiteren müssen die mit dem Umbau zum 3. Fahrstreifens verbundenen zusätzlichen Kosten geprüft und finanziert werden.

Da diese Maßnahme auch unabhängig vom Kreuzungsombau erfolgen kann, empfiehlt das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt die Verkehrsentwicklung nach dem Ausbau der U-Lösung abzuwarten und ggf. im Nachgang die beschriebenen Veränderungen am Holzmarkt vorzunehmen.

### **5 Weitere Schritte**

Auf Basis der U-Lösung, mit dem Ziel, den Umfang der Eigenmittel der Stadt Kassel soweit wie möglich/notwendig zu reduzieren, sollte der Kreuzungsombau erneut beim Land Hessen beantragt werden, um im nach der dOCUMENTA 13 mit den Bauarbeiten zeitnah beginnen zu können. In jedem Fall ist der genaue Bauzeitraum mit dem Ergebnis der Entscheidung zum Hessentag 2013 in Einklang zu bringen. Falls dieser im Juni 2013 stattfindet, ist ein Baubeginn erst im direkten Anschluss daran unter Ausnutzung der Sommerferien möglich. Bei etwaigen Verschiebungen der Baumaßnahme über das Jahr 2012 hinaus, muss vorab eine Finanzierungszusage des Landes eingeholt werden. Eine Finanzierung des Projektes ohne Landeszuwendungen ist nicht denkbar.

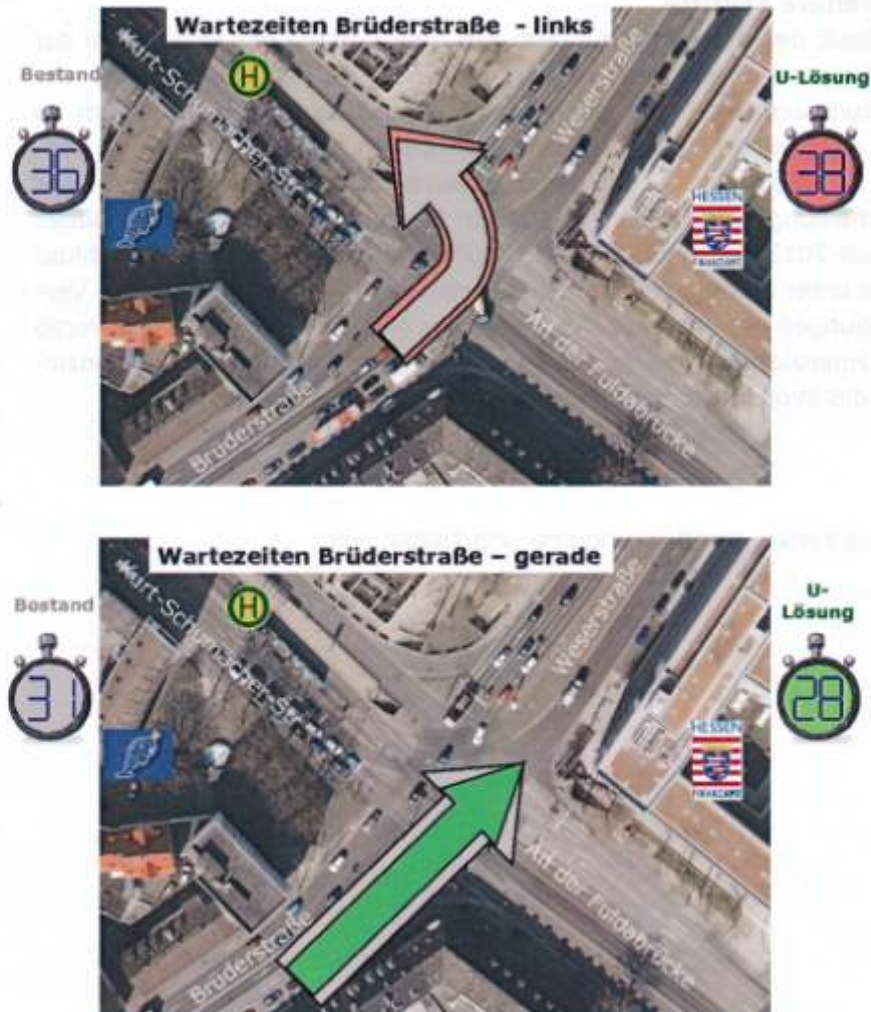
gez.:

Markus Funke, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

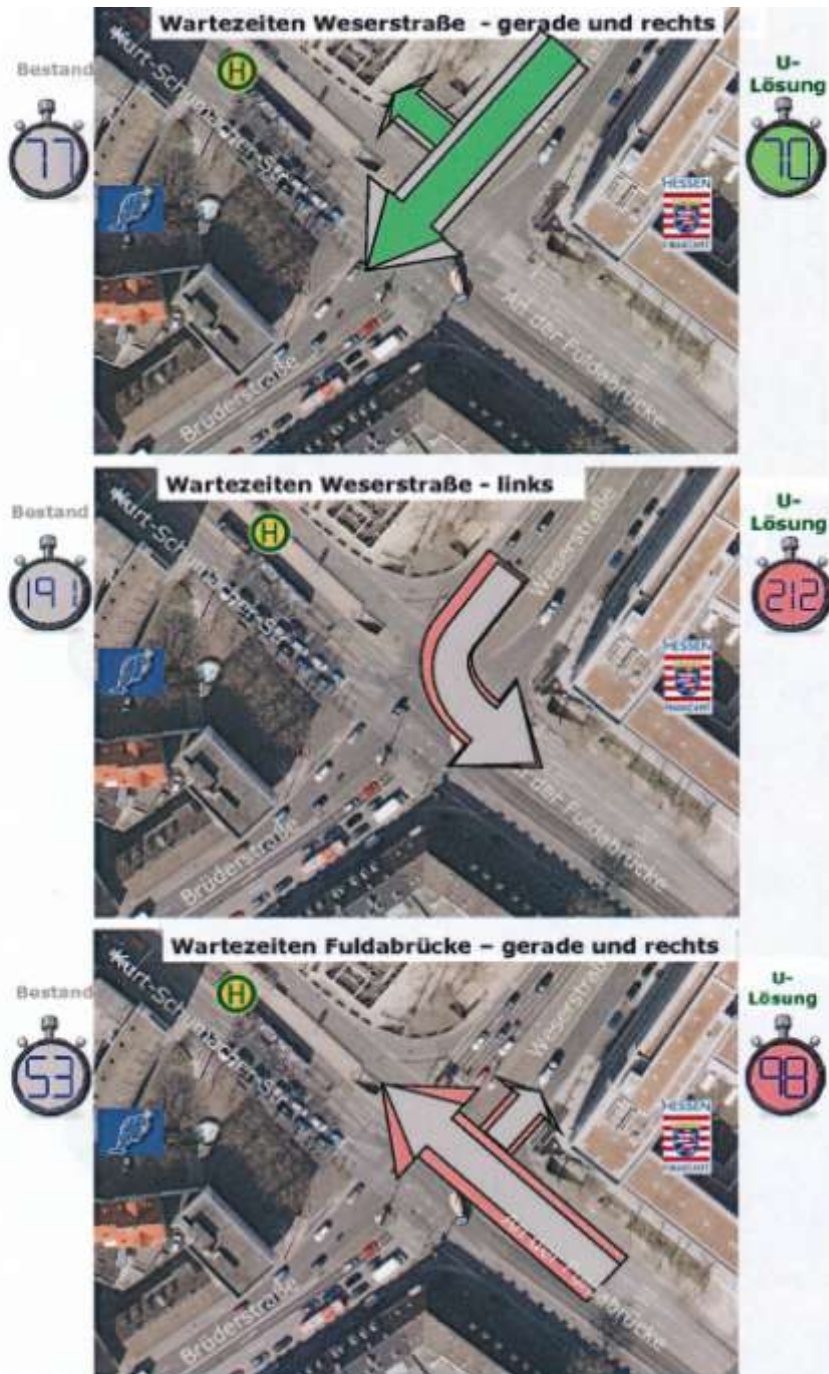
## Anhang

### Veränderungen der Wartezeiten U-Lösung gegenüber Bestand

(Quelle Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, 2009)













**Vorlage Nr. 101.17.284**

**Nutzung Hallenbad Ost**

**Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, gemeinsam mit der Denkmalschutzbehörde und der Wirtschaftsförderung kreativ und unter Berücksichtigung von Wirtschaftlichkeitsaspekten Nutzungsmöglichkeiten für das Gebäude des ehemaligen Hallenbades Ost aufzuzeigen. Gleichzeitig soll ein Konzept entwickelt werden, wie zukünftig auch andere Liegenschaften, bei denen bislang u. a. Denkmalschutzaufgaben dazu geführt haben, dass eine Nachnutzung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre, vor dem Verfall gerettet werden können.

**Begründung:**

Im Spannungsfeld von wirtschaftlichen Nutzungsinteressen, fehlenden Investoren, kleinteiligen Besitzverhältnissen und Auflagen des Denkmalschutzes haben oftmals - wie zuletzt beim Reitstall im Wesertor oder der Haferkakaofabrik – die Abrissbirne oder der „Zahn der Zeit“ das letzte Wort. Dies ist umso bedauerlicher, da gerade im vom Krieg stark zerstörten Kassel der Erhalt von Zeugnissen der Baukunst aus der Geschichte die Sicherung eines wichtigen, Identität stiftenden kulturellen Erbes der Stadt bedeutet. Bei gefährdeten Beständen gilt es deswegen, langfristig und im Vorfeld Nutzungsperspektiven aufzuzeigen, Eigentümer über Förderprogramme und Abschreibungsmöglichkeiten zu informieren und Denkmalschutzaufgaben zu überdenken bzw. nur im Kontext realistischer und finanzierbarer Nutzungsperspektiven für ein Bauwerk zu erteilen. Nur so lässt sich wenigstens ein Teil der alten Bausubstanz erhalten.

Berichtersteller/-in:                    Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

**Vorlage Nr. 101.17.285**

**Attraktivierung Rainer-Dierichs-Platz**

**Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, einen Konzeptvorschlag zur gestalterischen Attraktivierung des Rainer-Dierichs-Platzes zu unterbreiten. Dabei ist besonders zu untersuchen, wie durch ein für das Gesamtensemble verträgliches und den Platzcharakter unterstreichendes Bepflanzungskonzept z.B. mit Kübelpflanzen oder geeigneten Bäumen im Randbereich eine Auflockerung der Asphaltfläche erreicht und ggf. durch eine durchdachte Stadtmöblierung zusätzliche Aufenthaltsqualität geschaffen werden kann.

**Begründung:**

Der Rainer-Dierichs-Platz vor dem Hauptbahnhof wird von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern als trist empfunden.

Berichterstatter/-in:                      Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

**Vorlage Nr. 101.17.298**

**Stellplatzsatzung**

**Gemeinsamer Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert, die aktuelle Stellplatzsatzung im Hinblick auf eine mögliche Steuerungsfähigkeit der Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu überprüfen. Weiterhin ist zu überprüfen, ob die Stellplatzsatzung quartiersbezogen überarbeitet werden muss. Dabei sind insbesondere die Aspekte Nachnutzung und sozialer Wohnungsbau in den Blick zu nehmen. Um eine qualifizierte Evaluierung der vorhandenen Stellplatzsatzung unter Beteiligung der Fraktionen zu erreichen, ist im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr eine Anhörung mit Fachleuten durchzuführen. Die Benennung der Fachleute soll außer durch den Magistrat von den Fraktionen erfolgen.

Berichtersteller/-in:                      Stadtverordnete Karin Müller MdL

Uwe Frankenberger MdL  
Fraktionsvorsitzender SPD

Gernot Rönz  
Fraktionsvorsitzender  
90/Grüne

**Vorlage Nr. 101.17.301**

**Entwicklung der Gewerbeflächen des Flughafen Calden**

**Anfrage**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und  
Grundsatzfragen**

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie hoch waren die Einnahmen der Flughafen GmbH aus dem Nebengeschäft des Gewerbeflächenverkaufs von 1970 bis 2010?
2. Wie hoch waren die Erstellungskosten der Gewerbeflächen?
3. Wer hat diese Kosten getragen?
4. Wie viele Hektar potentieller Gewerbeflächen sind im Eigentum der Flughafen GmbH?
5. Wie viel Hektar davon haben einen gültigen Bebauungsplan und könnten sofort genutzt werden?
6. Wie viel Hektar an baulich genutzter Fläche am alten Flughafen werden absehbar mit der Eröffnung des neuen Flughafens aus der Nutzung fallen (Tower, Empfangsgebäude, aufgegebene Gewerbehallen, Verkehrsflächen etc.)?
7. Gibt es für die nicht länger benötigten baulichen Einrichtungen Sanierungs- und Weiterverwendungsstrategien?
8. Wie hoch wären die Rückbaukosten der nicht mehr benötigten Anlagen?
9. Wie hoch sind die Kosten für die Erkundung des Sanierungsbedarfs/ des Rückbaus der Altanlagen (z.B. Treibstofftanks, Enteisungsmittellager) Altablagerungs- und Bodenbelastung am alten Flughafen?
10. Mit welchem Sanierungsaufwand und Zeitraum wird für den alten Flughafen gerechnet?

Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Norbert Domes

gez. Norbert Domes  
Fraktionsvorsitzender