

## **Standortentwicklungskonzept „Energiesystemtechnik Kassel“ - Fraunhofer IWES Hauptbahnhof Nord**

### **1. Gemeinsames Standortkonzept Fraunhofer Institut für Windenergie und Systemtechnik (IWES) – Stadt Kassel**

Das Fraunhofer Institut für Windenergie und Systemtechnik (IWES) in Kassel plant die zukunftsgerichtete Entwicklung des Institutes, um den großen forschungs- und energiepolitischen Herausforderungen der kommenden Jahre gerecht zu werden. Dazu wird eine bauliche Entwicklung über mehrere Entwicklungsstufen und eine Integration aller Institutsteile an einem Standort erforderlich.

Mit dem Gelände des Güterbahnhofs auf der nördlichen Seite des Hauptbahnhofs steht eine Fläche zur Verfügung, die diesen Anforderungen genügt, Entwicklungsoptionen bereithält, eine Einfügung in die Kernstadt ermöglicht, eine gute Erschließung im ÖPNV hat sowie über die gewünschte Nähe zu der Universität Kassel verfügt.

Die Entwicklung auf dieser innenstadtnahen großen Konversionsfläche ist ein Impulsprojekt zur Strukturpolitik und Stadtentwicklung, das aufgrund der besonderen Eigenart einer Verkehrsbranche im Eigentum der Deutschen Bahn der nachhaltigen Unterstützung durch die Stadt Kassel bedarf.

In enger Kooperation zwischen der Fraunhofer Gesellschaft (FhG) München mit dem Kasseler Fraunhofer Institut für Windenergie und Systemtechnik (IWES) und der Stadt Kassel wird seit März 2012 ein Gesamtkonzept „Energiesystemtechnik Kassel“ für die nördliche Seite des Hauptbahnhofs entwickelt, das in den nächsten Jahren realisiert werden soll.

Die FhG beabsichtigt, am Standort Hauptbahnhof Nord die bisherigen Kasseler Standorte des IWES zusammenzufassen sowie das Institut für Bauphysik (IBP) an diesem Standort zu integrieren. Dafür wird ein Grundstück in einer Größenordnung von ca. 32.500 qm benötigt. In einer ersten Baustufe mit einem angestrebten Einzugstermin Ende 2016 / Anfang 2017 soll eine Bruttogeschossfläche von ca. 21.000 qm realisiert werden.

Die FhG strebt eine hohe städtebauliche Qualität an und wird dazu geeignete Planverfahren durchführen, um anhand alternativer Ideen und Konzepte dieses Ziel zu erreichen. Die FhG bindet die Stadt bei diesen Planverfahren in geeigneter Form bei der Vorbereitung und Entscheidungsfindung ein.

Eine weitere Option ist die Ansiedlung eines Europäischen Smart Grid Labors. Hierfür ist ein europäisches Forschungsnetzwerk in der Entwicklungsphase, mit Sitz in Kassel und gesteuert durch Fraunhofer IWES. Ziel ist es, Institutsteile eines europäischen Instituts im direkten räumlichen Verbund mit Fraunhofer IWES anzusiedeln.

Schließlich ist angestrebt und kann erwartet werden, dass sich auf verbleibenden Flächen neue standortaffine Unternehmen im technischen und dienstleistenden Bereich ansiedeln.

Die angestrebte Standortentwicklung hat damit ein klares Profil und eine mittel- und langfristige Ausrichtung als „Energiesystemtechnik Kassel“.

## 2. Bausteine der Standortentwicklung

Bei der mehrjährigen Standortentwicklung handelt es sich um ein komplexes und dynamisches Vorhaben mit drei Akteuren (FhG / Fraunhofer IWES, Stadt Kassel, DB Services Immobilien / DB Netz), deren Handlungen auf den verschiedenen Ebenen (Basisentscheidungen, Planungsrecht, vertragliche Vereinbarungen, Ordnungsmaßnahmen und infrastrukturelle Maßnahmen, Planverfahren, Bauplanung, Baumaßnahmen IWES) ganz eng miteinander verzahnt werden müssen. Dafür sind eine Plattform und ein verlässlicher Rahmen für die Kooperation erforderlich.

Um diese Plattform der gemeinsamen Standortentwicklung und die wechselseitige Unterstützung und Kooperation zu schaffen, wird eine Absichtserklärung zwischen FhG und der Stadt Kassel abgeschlossen.

Die Kooperation wird durch folgenden Grundsatz getragen:

### **Die Stadt schafft die Voraussetzungen zur Standortentwicklung – Fraunhofer entwickelt die Forschungseinrichtung**

Der baulichen Institutsentwicklung und der Ansiedlung weiterer Einrichtungen / Unternehmen gehen damit folgende Aufgaben der Stadt voraus:

- Bauleitplanung
- Grunderwerb
- Ordnungsmaßnahmen
- Erschließungsmaßnahmen
- Infrastrukturelle Folgemaßnahmen

#### **Bauleitplanung der Stadt Kassel**

Die Standortentwicklung erfordert die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. I/1 „Hauptbahnhof Nordseite“, für den der Aufstellungsbeschluss am 22.03.2010 von der Stadtverordnetenversammlung gefasst wurde.

Grundlage des weiteren Planverfahrens ist der als Anlage 1 im Planbild beigefügte erste Vorentwurf mit Darstellung der Art der Nutzung sowie der öffentlichen Erschließungsanlagen.

Neben dem Bebauungsplanverfahren sind parallele Planverfahren notwendig und aufeinander abzustimmen (Autarkstellungsverfahren der DB, Entwidmungsverfahren Eisenbahnbundesamt (EBA)). Aufgabe der Stadt ist, die Planverfahren sachlich und zeitlich zu koordinieren.

Wenn die angestrebte Anwendung des § 13 a Baugesetzbuch (Bebauungspläne der Innenentwicklung) nicht möglich ist, wird die Stadt die Änderung des Flächennutzungsplanes beim Zweckverband Raum Kassel (ZRK) beantragen, damit dieser parallel zum Bebauungsplanaufstellungsverfahren geändert wird.

#### **Grunderwerb**

Die Standortfläche befindet sich im Eigentum der der DB Netz Aktiengesellschaft, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH. Der Grunderwerb durch die Stadt ist das Fundament für die Standortentwicklung. Das Kaufgrundstück der DB ist in der Anlage 2 dargestellt. Das Grundstück mit einer Fläche von ca. 59.500 qm einschließlich einer Fläche im Eigentum der aurelis Real Estate GmbH im Eingangsbereich, das für die verkehrliche Erschließung benötigt wird (wird in den Kaufvertrag einbezogen), ist kurzfristig zu erwerben.

### **Ordnungsmaßnahmen**

Der Standort stellt sich als Verkehrs- und Gewerbebrache mit abzureißenden Gebäuden und Belastungen des Bodens dar, so dass umfangreiche Ordnungsmaßnahmen vor dem Beginn der Erschließungsmaßnahmen und der Baumaßnahmen von Investoren durchzuführen sind. In einem Gutachten des Baugrundinstituts Kassel „Orientierende Bewertung des altlast- und schadstoffspezifischen Investitionshemmnisses der Hauptbahnhof-Nordseite“ vom 27. April 2012, ergänzt um eine Ermittlung der Abbruchkosten Hallen und Gebäude, wurde der Umfang der Ordnungsmaßnahmen für das zum damaligen Zeitpunkt abgrenzte potentielle Kaufgrundstück mit einer Fläche von ca. 62.000 m<sup>2</sup> (inzwischen geringfügig kleiner) identifiziert. Dieses Gutachten baut auf der zweiteiligen „Bodenuntersuchung Hauptbahnhof Nordseite“, 1. „Orientierende Untersuchung vom 21.8.1998“ und 2. „Detailuntersuchung vom 21.11.1999“, durch das Fachingenieurbüro ARCADIS Trischler & Partner, Darmstadt, im Auftrag der DB AG, auf. Alle Untersuchungen wurden jeweils von der zuständigen Fachdienststelle beim Regierungspräsident Kassel begleitet.

Nach den Befunden handelt es sich um zwei wesentliche Maßnahmen- und Kostenarten: a) schadstoffbedingter Aushub, Beräumung und Abbruch (Bodenkontaminationen und Gebäudeschadstoffe) und b) kontaminationsbedingte Mehrkosten für Entsorgung und Verwertung. Dabei gibt es ein breites Spektrum von zu bergenden und zu entsorgenden Stoffen im Boden oder an Bauteilen anhaftend (z.B. PAK-, MKW-, SM belasteter Bodenaushub, KMF haltiges Dämmmaterial, asbesthaltige Bauteile, Rückbau sonstiger schadstoffhaltiger Bau- und Anlagenteile (z.B. quecksilberhaltige Leuchtstoffröhren), Rückbau / Recycling / Entsorgung von Bahnschotter, Bodenverunreinigungen durch Schwermetalle, Reinigung infolge mikrobiologischer Belastungen, Entsorgung von Altholz). Die vorhandenen Hallen und Gebäude werden einschließlich der Fundamente und Bodenplatten zurückgebaut, wobei eine hohe Recyclingquote (Stahl, Tiefbaumaterial für Straßenbau, Verwertung in Lärmschutzwällen) angestrebt wird. Baubegleitend ist eine umfangreiche Qualitätssicherung durch eine entsprechende Laboranalytik erforderlich. Die Arbeiten müssen durch eine Kampfmittelsondierung begleitet werden. Der erste Schritt ist ein detailliertes und ganzheitliches Sanierungskonzept als Planungsrahmen für alle Maßnahmen und als Gerüst für die Ausschreibung der Leistungen. Zu diesen Ordnungsmaßnahmen gehören auch sogenannte Autarkstellungsmaßnahmen, die durch die Deutsche Bahn, DB Netz AG, erforderlich sind, um das Kaufgrundstück bahntechnisch / infrastrukturell vom verbleibenden Bahnbetrieb zu trennen sowie Altanlagen der Bahn zu entfernen. Die Stadt wird nach Abschluss des Grundstückskaufvertrages hierzu die DB Netz beauftragen und die Durchführung der Maßnahmen kontrollieren. Die Durchführung dieser Autarkstellungsmaßnahmen ist die zwingende Voraussetzung für die förmliche Entwidmung der Bahnfläche gemäß Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Diese wiederum ist die Voraussetzung dafür, dass ein Bebauungsplan rechtskräftig werden kann.

### **Erschließungsmaßnahmen**

Die Erschließungsmaßnahmen ergeben sich aus den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Die Stadt hat die Option, entsprechend der Standortentwicklung die Maßnahme nach sinnvollen und in sich funktionsfähigen Bauabschnitten durchzuführen, insbesondere zunächst lediglich Baustraßen fertigzustellen und den Straßenendausbau erst dann auszuführen, wenn dieses angesichts des zeitlichen Verlaufs der Bebauung der Grundstücke sinnvoll und zweckmäßig ist.

Ausgerichtet auf die Straßenverkehrserschließungsanlagen ist eine erstmalige Herstellung des öffentlichen Entwässerungssystems erforderlich. Die Abwasseranlagen werden von KasselWasser hergestellt. Es gilt die Satzung über die Abwasserbeseitigung der Stadt Kassel. Die Anschlusskostenbeiträge für die späteren Nutzer / Käufer der neuen Bauflächen ergeben sich gemäß Satzung und den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

### **Infrastrukturelle Folgemaßnahmen**

Ziel der Stadt ist es, durch den Grunderwerb eine nachhaltige und planungsrechtlich gesicherte Entwicklung des gesamten Standortes einschließlich der äußeren Erschließung zu gewährleisten. Von daher kommen auf die Stadt infrastrukturelle Folgemaßnahmen zu.

Diese sind u.a.:

- Neugestaltung äußere Erschließung (Josef-Beuys-Straße)
- Sanierung der Fußgänger Verbindung von der Josef-Beuys-Straße zur Ottostraße (Mängel der Verkehrssicherheit)
- Sicherstellung / Herstellung der Standsicherung der Mauer und Böschung Ottostraße
- Sanierung der maroden Natursteinstützwand an der Schillerstraße im westlichen Bereich sowie Sanierung der Betonmauer im östlichen Bereich aufgrund eines Kriegsschadensereignisses

### **Entwicklungsoptionen Grundstücke**

Die gesamte Standortentwicklung soll dem Profil „Energiesystemtechnik“ folgen. Diese Entwicklung benötigt die entsprechende Zeit. Daher sichert die Stadt FhG eine Entwicklungsoption für die Entwicklung eines Smart Grid Forschungslabors auf der Fläche westlich des Kaufgrundstücks zu.

Auch für die verbleibenden Flächen für die potentielle Ansiedlung von Unternehmen ist es das Ziel der Stadt, dass diese nur an Nachfrager veräußert werden, die dem Standortprofil entsprechen (bis max. 2025).

### **Vorhabenentwicklung Fraunhofer IWES**

Für die Realisierung der 1. Baustufe des neuen Institutes wird ein Bezugstermin Ende 2016 / Anfang 2017 angestrebt. Im Sinne der angestrebten hohen städtebaulichen Qualität werden geeignete Planverfahren mit Beteiligung der Stadt durchgeführt, um anhand alternativer Ideen und Konzepte dieses Ziel zu erreichen.

Die FhG wird das im Bebauungsplanvorentwurf ausgewiesene Baugrundstück im westlichen Bereich (bis zur neuen Planstraße Nord-Süd) mit ca. 32.500 qm von der Stadt Kassel erwerben. Der Erwerb soll im Jahre 2013 erfolgen.

Die Stadt übernimmt entsprechend der Absichtserklärung die Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen und sichert dem Käufer eine bestimmte Bodenqualität (bis einschließlich LAGA Z 1.2) bzw. Nachbesserung / Kostentragung zu, wenn bei den Baumaßnahmen Verunreinigungen im Boden festgestellt werden.

Fraunhofer IWES erwirbt somit ein bebauungsfähiges Grundstück ohne altlasten- und schadstoffspezifische Investitionshemmnisse mit einer Qualität des Bodens bis einschließlich LAGA Z 1.2.

Dadurch wird bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine erste bauliche Entwicklung auf den Flächen sichergestellt.

### **Permanente Integration der Maßnahmen und Abstimmung**

Entsprechend dem Wesen der komplexen Standortentwicklung sind alle erforderlichen Maßnahmen eng abzustimmen. Hierzu wird eine ständige Arbeitsgruppe aus Vertretern der beiden Kooperationspartner Stadt und FhG / IWES eingerichtet. Die Federführung liegt bei der Stadt.

### 3. Kosten und Finanzierung – Unrentierliche Kosten

Im Rahmen der bisherigen Vorbereitung des Vorhabens wurden durch die Ämter der Verwaltung, gestützt auf spezielle Fachgutachten, Umfang und Kosten der Maßnahmen zur Standortentwicklung identifiziert. Die Gegenüberstellung von Kosten und Erlösen zeigt das erwartete Ergebnis, dass die Baureifmachung von Industrie und Verkehrsbrachen erhebliche Mehrkosten gegenüber Entwicklungen auf der sog. „grünen Wiese“ erzeugt, so dass die Kosten an einem Standort mit einem Grundstückspreisniveau wie Kassel nicht durch die Erlöse gedeckt werden können. Dadurch entstehen zwangsläufig unrentierliche Kosten für die Stadt Kassel.

Das gesamte Vorhaben ist somit wie andere Vorhaben der Stadterneuerung in den verschiedenen nationalen und europäischen Stadterneuerungsprogrammen als Maßnahme der Stadterneuerung einzustufen, die ohne finanzielles Engagement der Stadt nicht möglich ist. Die zu erwartenden Vorteile aus wirtschaftlicher Sicht für die Stadt Kassel und aus Sicht der Stadtentwicklung übertreffen jedoch bei weitem die bei der Stadt verbleibenden unrentierlichen Kosten.

Das Vorhaben soll unter der Investitionsnummer 630 6300 106 „Bebauung Kulturbahnhof Nordseite“ durchgeführt werden.

In die Finanzprojektion wurde auch eine Förderung aus dem Europäischen Strukturfonds EFRE 2007 bis 2013 eingearbeitet. Nach dem Freiwerden der Fördermittel für das Vorhaben Salzmanngebäude besteht die Bereitschaft des Zuwendungsgebers, die Fördermittel weiterhin in Kassel einzusetzen. Nach entsprechenden Vorabstimmungen wird kurzfristig ein Förderantrag für einen Zuschuss über 2,5 Mio. Euro gestellt.

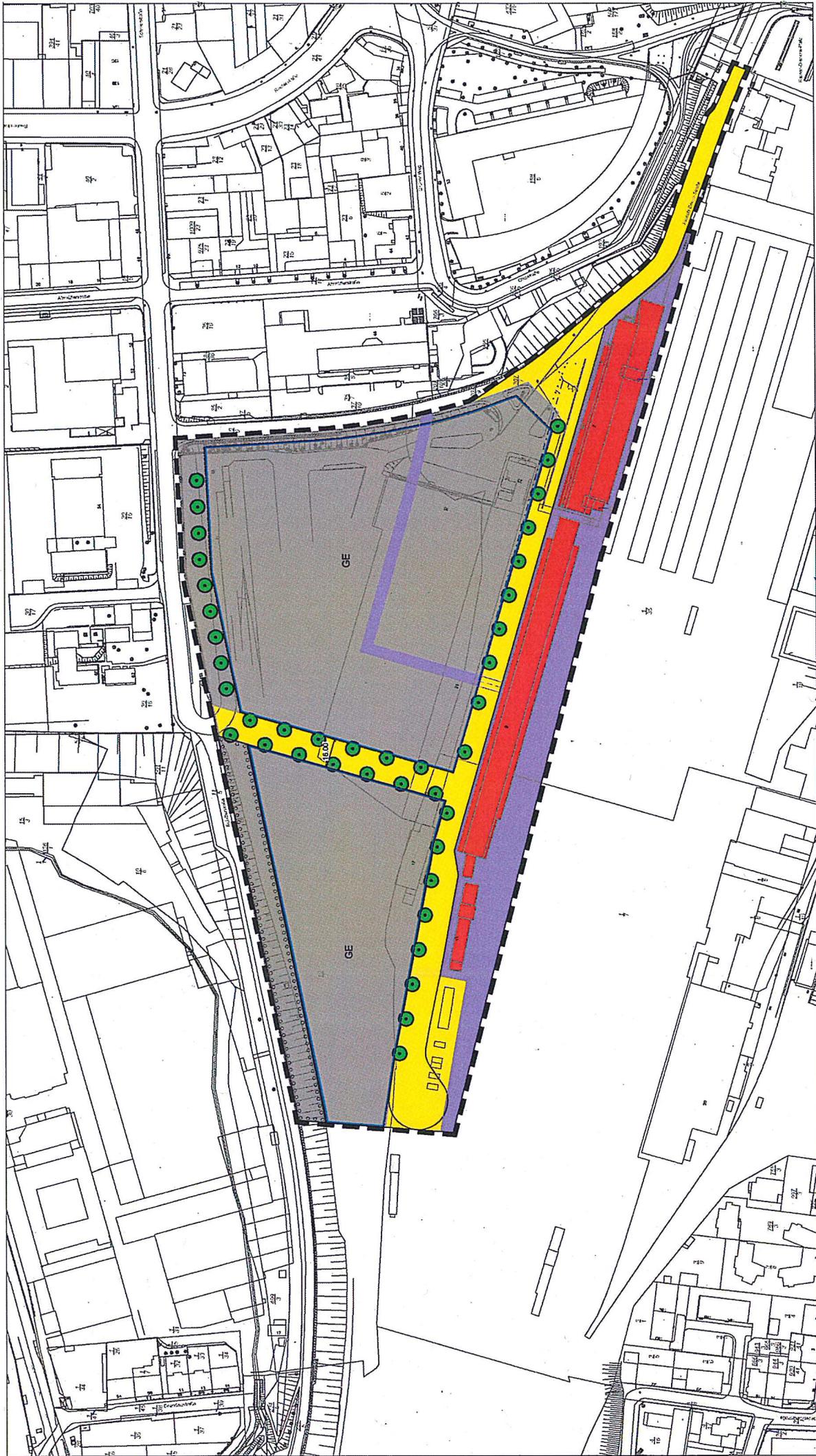
Die Planungs- und Baukosten bei der Stadt Kassel sind mit ca. 9 Mio. Euro kalkuliert. Hinzu kommen Kosten für den Erwerb der Grundstücke aus dem Etatansatzes des Liegenschaftsamtes.

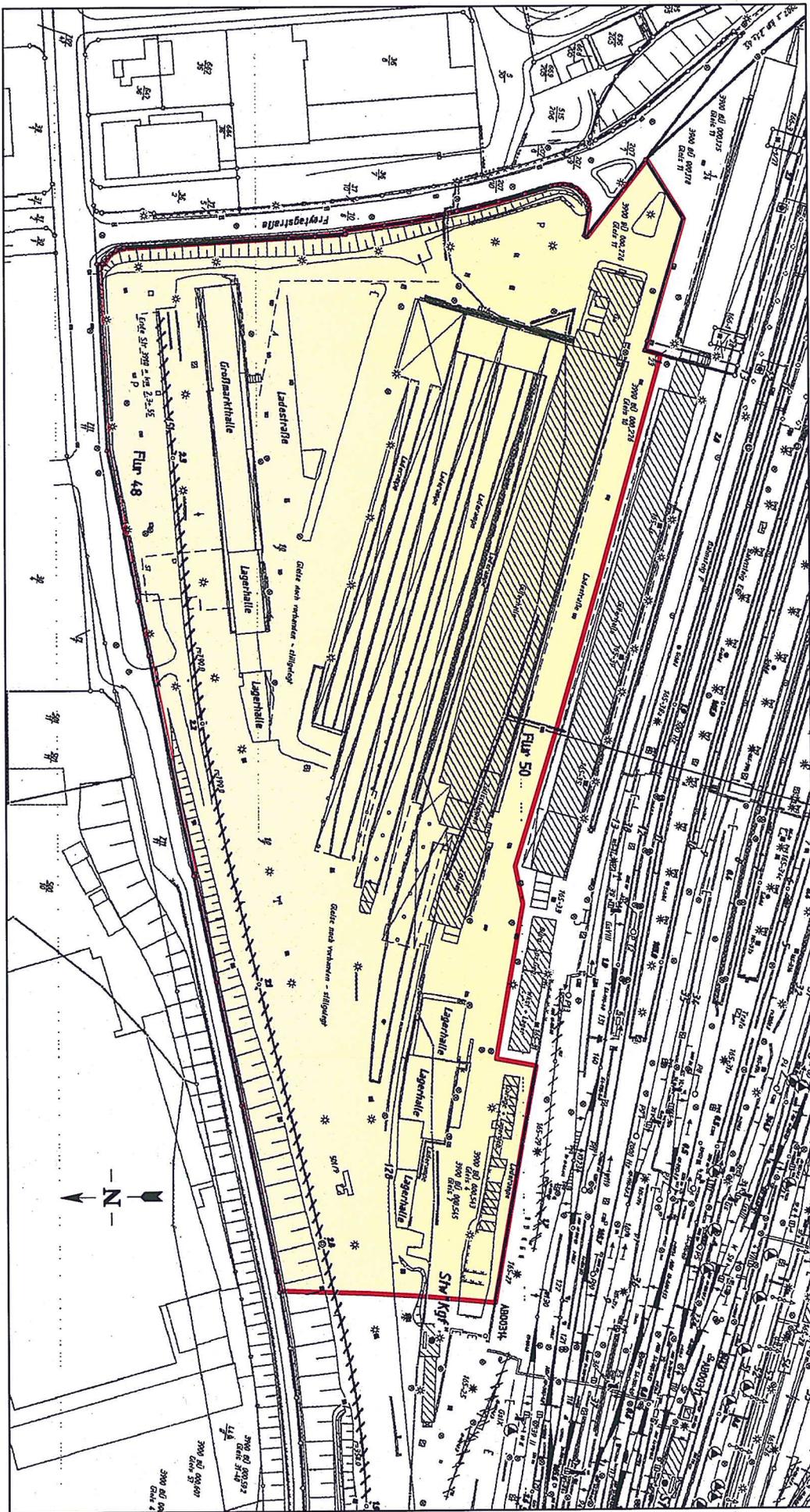
Die Investition ins neue Abwassernetz in der Höhe von ca. 1,75 Mio. Euro ist von Kassel-Wasser zu tragen und wird satzungsgemäß im Wesentlichen über Abwassergebühren refinanziert.

Unter Berücksichtigung einer europäischen Städtebauförderung und der zu erwartenden Erlöse aus Grundstücksverkäufen sind im Ergebnis seitens der Stadt Kassel unrentierliche Kosten in Höhe von ca. 3 Mio. Euro zu tragen.

Anlage 1: Vorentwurf Bebauungsplan Nr. I/1 „Hauptbahnhof Nordseite  
Anlage 2: Kaufgrundstück Deutsche Bahn









filmas  
Flächen-Informations- und Managementsystem



DB  
Mobility  
Networks  
Logistics

---

### Veräußerungsplan

DB Service Immobilien GmbH  
Niederlassung Frankfurt  
Cambridge Straße 10  
60528 Frankfurt am Main

Maststab: 1 : 1.500      Stand: 14.05.2013      Geplant am: 14.05.2013

Blatt: 1

DB Service Immobilien GmbH, Technische und Veräußerung jeder Art nur mit ausdrücklicher Genehmigung der DB Service Immobilien GmbH  
DB Service Immobilien GmbH  
AT&S, DT&S, Vermögensverwaltungen der Länder und BRG, Frankfurt am Main  
AT&S, DT&S, Vermögensverwaltungen der Länder und BRG, Frankfurt am Main  
AT&S, DT&S, Vermögensverwaltungen der Länder und BRG, Frankfurt am Main  
DB-GIS BahnGisdaten

Die Pläne haben den Bestandscharakter der DB Service Immobilien GmbH und sind nicht als rechtsverbindliche Eigentums- oder Besitztumsnachweise geeignet. Für weitere Einzelheiten wenden Sie sich bitte an die zuständige Niederlassung der DB Service Immobilien GmbH.  
Eine Gewährleistung für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Genauigkeit der Daten wird ausgeschlossen.