

Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/53 "Bahnhof Wilhelmshöhe"

Gliederung:

- 1 Lage und räumlicher Geltungsbereich
- 2 Rechtsverhältnisse und Verfahren
- 3 Ziele des Bebauungsplanes
 - 3.1 Allgemeines
 - 3.2 Gesamtbereich
 - 3.2.1 Vorhandene Situation
 - 3.2.2 Ziele der Stadtplanung des Gesamtbereiches
 - 3.2.3 Ziele der Verkehrsplanung des Gesamtbereiches
 - 3.2.4 Ziele der Landschaftsplanung des Gesamtbereiches mit Ausgleichsmaßnahmen
 - 3.2.5 Ziele der Ver- und Entsorgung
 - 3.3 Fünf Teilbereiche
 - 3.3.1 Teilgebiet 1 (Gerstäcker Straße, Landgraf-Karl-Straße, Wilhelmshöher Allee)
 - 3.3.2 Teilgebiet 2 (Wilhelm-Schmidt-Straße - Gerstäcker Straße)
 - 3.3.3 Teilgebiet 3 (Wilhelmshöher Allee - Bremelbachstraße, Lange Straße, Bahngleise)
 - 3.3.4 Teilgebiet 4 (Regentenstraße, Heerstraße, Wilhelmshöher Allee)
 - 3.3.5 Teilgebiet 5 (Grüner Waldweg, Wilhelmshöher Allee)
- 4 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens
- 5 Strukturdaten

B e g r ü n d u n g

1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich wird begrenzt:

- im Norden durch die südliche Grenze der Lange Straße von Bremelbachstraße bis DB-Strecke und die südliche Grenze der Regentenstraße von DB-Strecke bis Heerstraße.
- im Osten durch die westliche Grenze der Heerstraße von Regentenstraße bis Wilhelmshöher Allee, der Achse der Wilhelmshöher Allee bis Grüner Waldweg, der westlichen Grenze der Straße "Grüner Waldweg" bis zur nördlichen Grenze des Flurstücks 27/15, der nördlichen und westlichen Grenze des Flurstücks 27/15 sowie der westlichen Grenze der Flurstücke 27/16, 9/63 und 9/72, alle Flur 5, Gemarkung Wahlershausen.
- im Süden durch eine Gerade zwischen dem südwestlichen Grenzpunkt des Flurstücks 9/72, Flur 5, Gemarkung Wahlershausen, und dem südlichen Grenzpunkt des Flurstücks 481/22, Flur 27, Gemarkung Wahlershausen.
- im Südwesten durch eine Gerade zwischen dem südlichen Grenzpunkt des Flurstücks 481/22, Flur 27, und dem südöstlichen Grenzpunkt des Flurstücks 102/3, Flur 31, Gemarkung Wahlershausen, der östlichen und nördlichen Grenze der Wilhelm-Schmidt-Straße, der östlichen und nördlichen Grenze des Flurstücks 16/4, Flur 26, Gemarkung Wahlershausen, der östlichen Grenze der Bungestraße bis Gerstäckerstraße und der südlichen Grenze der Gerstäckerstraße bis zur Achse der Landgraf-Karl-Straße.
- im Westen durch die Achse der Landgraf-Karl-Straße bis Höhe Haus Nr. 5, von dort in nördliche Richtung durch eine Gerade in der Verlängerung der westlichen Grenze der Bremelbachstraße und durch die westliche Grenze der Bremelbachstraße bis zur Lange Straße.

2 Rechtsverhältnisse und Verfahren

2.1 Regionaler Raumordnungsplan

In ihm sind der Bahnhof und die Gleisanlagen, die begleitende Verbindungsstraße sowie die angrenzenden Wohngebiete als Siedlungsfläche enthalten.

2.2 Entwicklungsplanungen

Die Entwicklungsplanung Verkehr der Stadt Kassel, die Entwicklungsplanung Einzelhandel und Dienstleistung und der Kommunale Entwicklungsplan - Teil Landschaft - des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) werden bei der Aufstellung des Bebauungsplanes beachtet.

2.2.1 Entwicklungsplanung Verkehr

In ihr wird der Bau der bahnhofserschließenden "Verbindungsstraße" als Verkehrsstraße zwischen Druseltalstraße und Kirchditmold und ein bahnrassensbegleitender Radweg empfohlen.

2.2.2 Entwicklungsplanung Einzelhandel

In der am 28.10.1982 von der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Raum Kassel beschlossenen Entwicklungsplanung ist das Zentrum Wilhelmshöhe in die Versorgungsstufe 3 eingegliedert.

Nach einer neueren Bestandsermittlung (Gutachten zur Einzelhandelsstruktur und Entwicklung) hat es 1988 10 661 qm Einzelhandelsfläche gegeben. Davon sind 2 551 qm dem periodischen und 8 110 qm dem aperiodischen Bedarf zuzurechnen.

Die Kaufkraftbindung für den periodischen Bedarf ist mit 62 % bis 63 % durchschnittlich und für den aperiodischen Bedarf mit 58 % bis 59 % überdurchschnittlich. Der Einzugsbereich umfaßt neben Wilhelmshöhe-Wahlershausen die Stadtteile Brasselsberg, Süsterfeld/Helleböhn, Harleshausen und Kirchditmold.

Der Bau des Fernbahnhofes Wilhelmshöhe und der Bau der nord-südgerichteten Verbindungsstraße wird die gesamtstädtische Bedeutung des Nebenzentrums Wilhelmshöhe stärken. Die Angebotsfläche soll sich bis 1995 um ca. 50 % um 5 500 qm erhöhen.

2.3 Landschaftsplanung

2.3.1 Kommunaler Entwicklungsplan Landschaft

Der Kommunale Entwicklungsplan Landschaft wurde am 24.03.1988 von der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Raum Kassel beschlossen.

Er enthält als wesentlichen Inhalt für das Plangebiet die Erhaltung des Druselgrünzuges und die Minimierung notwendiger Versiegelungen.

2.3.2 Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel

Dieser Plan gem. § 4 HeNatG ist auf Flächennutzungsplanebene aufgestellt und als Fachplan beschlossen worden. Er sieht als Ausgleich für die Eingriffe im Plangebiet ausreichende Entsiegelungen, Bepflanzungen und Dachbegrünung der umgebenden Gebäude vor.

2.3.3 Landschaftsplan zum Bebauungsplan

Ein Landschaftsplan gem. § 4 HeNatG i. M. 1 : 1 000 wurde zeitlich parallel zum Bebauungsplanentwurf erarbeitet. Seine wesentlichen Inhalte sind im Bebauungsplan enthalten.

2.3.4 Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Planfeststellung

Zur Planfeststellung der Deutschen Bundesbahn wurde ein landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet und mit der Stadt Kassel abgestimmt.

2.4 Flächennutzungsplan

Nachdem die Änderung des Flächennutzungsplanes Nr. 40-III seit 14.12.1991 wirksam ist, ist die Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan gegeben.

2.5 § 34 Baugesetzbuch

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist bis zur Planreife vollständig in der Satzung gem. § 34 (2) Bundesbaugesetz fortgeltend im § 34 (4) Baugesetzbuch enthalten.

2.6 Fluchtlinienpläne

Die Wilhelmshöher Allee (40 m Profil) ist in den Fluchtlinienplänen Nr. KA 62 vom 07.02.1960 und Nr. 1335 vom 17.06.1938

- die Gerstäckerstraße im Plan Nr. 959,
- die ehemalige Erschließungsstraße des Bahnhofs Wilhelmshöhe als Verbindung zwischen Backmeisterweg und Wilhelmshöher Allee im Plan 1245 vom 20.11.1929,
- die Heerstraße im Plan Nr. 878 vom 04.07.1911

festgesetzt.

Durch die Festsetzung durch Text Nr. 1 werden die Fluchtlinienpläne aufgehoben.

2.7 Planfeststellungsverfahren

Der Geltungsbereich umfaßt neben den im Bebauungsplan festzusetzenden Inhalten entsprechend § 9 Abs. 6 Baugesetzbuch nachrichtliche Darstellungen von Vorhaben, die bereits planfestgestellt sind oder im Rahmen noch durchzuführender Verfahren festgestellt werden sollen (§ 9 Abs. 6 BauGB).

- Die Darstellung des Fernbahnhofes der Deutschen Bundesbahn mit seinen Erschließungsanlagen und dem Haltestellenbereich des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht dem Plan der Deutschen Bundesbahn mit Feststellungsbeschluß vom 28.07.1986.

Im Rahmen eines Ergänzungsverfahrens ist die Erschließungsstraße in veränderter Form planfestgestellt worden.

- Zur Sicherung ihrer Absichten, dem öffentlichen Personennahverkehr im Bereich der Kreuzung Landgraf-Karl-Straße/Wilhelmshöher Allee optimale Verkehrsverhältnisse zu schaffen, hat die KVG ein Planfeststellungsverfahren gem. Personenbeförderungsgesetz vom 21. März 1961, zuletzt geändert am 08.12.1986, durchgeführt, das die beiden Straßen bis zur Gerstäckerstraße bzw. Rolandstraße umfaßt (gem. Hessisches Straßengesetz).

- Der nördliche Teil der Verbindungsstraße von der Wilhelmshöher Allee bis Teichstraße soll im Rahmen eines weiteren Verfahrens planfestgestellt werden. Der als "Bremelbachohr" bezeichnete Zubringer ist im Geltungsbereich enthalten und weicht in seiner Trassenführung von der hergestellten Baustraße der Deutschen Bundesbahn ab.

Alle noch nicht abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren verlaufen zeitlich parallel zum Bebauungsplanverfahren, was die Möglichkeit ergibt, Abstimmungen rechtzeitig durchzuführen.

2.8 Denkmalschutz

Der westliche Bereich des Plangebietes ist Teil der Gesamtanlage Wahlershausen und der östliche der Gesamtanlage Vorderer Westen. Als Einzeldenkmäler sind die Gebäude Wilhelmshöher Allee 257, 258 und 260 geschützt.

2.9 Vorgezogene Bürgerbeteiligung

Die vorgezogene Bürgerbeteiligung fand am 15.10. und 19.10.1987 jeweils als öffentliche Versammlung im betroffenen Stadtteil sowie in der Zeit vom 28.09. bis 16.10.1987 im Rathaus der Stadt Kassel statt.

Ergebnis

1. Von seiten der Verwaltung wurden die allgemeinen Ziele für die Planung in dem gesamten Stadtteil Wilhelmshöhe einschl. dem Bahnhofsbereich, den neuen Erschließungsstraßen und den Veränderungen im öffentlichen Nahverkehr, hier insbesondere die Notwendigkeit der Seitenlage in der Wilhelmshöher Allee und der Landgraf-Karl-Straße, erläutert.

2. Die Diskussion wurde problembezogen geführt:

2.1 Problem Seitenlage Landgraf-Karl-Straße

Nach eingehender Erläuterung durch Herrn Reich auf der Grundlage der beigefügten Planunterlagen wurde deutlich, daß gegen eine Seitenlage unter folgenden Bedingungen keine grundsätzlichen Bedenken entgegengebracht werden:

- Schaffung von ausreichenden Parkplätzen (ca. 60),
- Erhaltung der jetzt vorhandenen Zufahrten der Grundstücke.

Auf die mögliche Schließung der Gerstäckerstraße wurde in der Diskussion von den Anliegern nicht eingegangen.

2.2 Problembereich Eckbebauung Gerstäckerstraße/Wilhelmshöher Allee/Landgraf-Karl-Straße

Hier wurde nach eingehendem Vortrag und Darstellung der Alternativen auf der Basis der an der Wand hängenden Pläne durch Herrn Hanke folgendes Votum erzielt:

- Erhalt der Häuser Gerstäckerstraße Nr. 2 und 5 ist zentrales Anliegen der beteiligten Bürger (s. auch Gesprächsnotiz vom 13.10.1987 mit Herrn Most von der Vereinigten Wohnstätte 1889 Kassel, Geysstraße 9).
- Der Erhalt und der Ausbau des Blockinnenraumes als Ruheraum und Grünraum wird befürwortet.
- Es wird erwartet, daß eine vernünftige Andienungsregelung für die Geschäfte - insbesondere im Bereich der Wilhelmshöher Allee/Landgraf-Karl-Straße - geschieht.

Ersatz für die Zufahrt zum Blockinnenraum von der Landgraf-Karl-Straße kann nur vom Osten (Verbindungsstraße Bahnhofplatz) her eingerichtet werden, weil die Außenraumqualitäten im Bereich der Gerstäckerstraße eine solche nicht zulassen.

3. Der Problembereich "Bremelbach-Ohr" wurde ebenfalls anhand der beigefügten Pläne erläutert. Hierbei wurde deutlich, daß gegen eine Bebauung und Erschließung dieses Bereiches keine Bedenken bestehen. Ein Bürger der Bremelbachstraße fühlt sich aber durch die Maßnahmen der weiterführenden Verbindungsstraße in seinen Rechten sehr stark beeinträchtigt. Hier wurde vereinbart, daß anhand genauerer Pläne die Möglichkeit besteht, im Rathaus diesen Problembereich noch einmal anzusprechen.

Als unbefriedigend wurde es bezeichnet, daß die Zufahrt zum Innenblock nicht auch Linksabbiegen ermöglichen soll. Dies hätte zur Folge, daß die Fahrt zur Wilhelmshöher Allee über die Druseltalstraße, Hasselweg, Landgraf-Karl-Straße erfolgen muß.

Die Polizei möchte im "Bremelbach-Ohr" das Revier 7 einrichten, weil das Gebäude an der Kuhbergstraße gekündigt ist. Der Standort erfordert aber auch Linksabbiegebeziehungen (Schreiben vom 01.10.1987).

4. Bebauung des Esso-Grundstückes

Hier wurde ebenfalls nach eingehender Erläuterung der Planungsalternativen die Befürchtung von Anliegern aus dem Grünen Waldweg dahingehend beantwortet, daß bei der Baumassengestaltung Rücksicht auf die Anliegerinteressen genommen wird, daß die Grünraumplanung in den neu zu bauenden Block einbezogen wird und daß die nachbarschützenden Bestimmungen der Abstände eingehalten werden. Die Esso AG ist bereit, einem Grundstückstausch zuzustimmen.

5. Zur Bebauung der Bundesbahngrundstücke und eines Anbaus an das Extra-Tip-Haus bestand kein Diskussionsbedarf.

Der Eigentümer des Hauses Wilhelmshöher Allee 256 gibt am 12.10.1987 zu Protokoll:

1. Die Heerstraße soll, nicht wie in dem Zielkonzept zum Leporello und in der Ausstellung dargestellt, abgeben werden. Die Umfahrt über die Regentenstraße und Graf-Bernadotte-Platz soll erhalten bleiben.
2. Es sollte möglich sein, das Haus Wilhelmshöher Allee 254 um ca. zwei Geschosse höher wieder aufzubauen, als das Nachbarhaus Nr. 256.

Sofern statisch möglich, könnte dies aufgestockt werden, um eine einheitliche Höhe zu bekommen.

3.0 Ziele des Bebauungsplanes

3.1 Allgemeines

Ziel des Bebauungsplanes ist es, den neuen Fernbahnhof Kassel in den Stadtteil Wilhelmshöhe-Wahlershausen städtebaulich und verkehrlich zu integrieren.

Die Vorhaben der Deutschen Bundesbahn sind planfestgestellt und bereits ausgeführt. Sie sind Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs und eines anschließenden Gutachterverfahrens.

Der neue Bahnhof und die Gleisanlagen wurden 1991 fertiggestellt und ihrer Bestimmung übergeben.

3.2 Der Gesamtbereich

3.2.1 Vorhandene Situation

3.2.1.1 Topographie und naturräumliche Gliederung

Der Planbereich liegt auf einer flachwelligen Niederterrasse im Westen des Kasseler Beckens. Der Untergrund wird unter wechselnd mächtiger Überdeckung von Lehm mit Basaltschutt von Gesteinen des Röt und des oberen Muschelkalks gebildet.

Im Norden und Nordosten wird der engere Planbereich von der Druselniederung begrenzt, der von großen Baumgruppen begleitet wird. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Bahntrasse bildet ein ausgeprägtes Trennelement für die Stadtteile Wilhelmshöhe/Wahlershausen und den Vorderen Westen. Straßenbrücken und zwei Unterführungen bilden die Verknüpfungsstellen zwischen den Stadtteilen.

3.2.1.2 Ökologische Situation

- Das Plangebiet ist in den Teilgebieten unterschiedlich, insgesamt jedoch relativ hoch versiegelt.
- In den Rand- und Übergangsszonen befinden sich gut durchgrünte Wohngebiete und zusammenhängende Grünflächen.
- Der Luftreinhalteplan für Kassel weist auf ein von West nach Ost verlaufendes Band erhöhter Immissionen hin. Es erstreckt sich beidseitig der Wilhelmshöher Allee.
- Entlang der DB-Trasse und im Druseltal sind kreuzende Kaltluftströme vorhanden.

- Die Boden-Wasser-Verhältnisse (durch Bohrungen ermittelt) sind geprägt durch ausreichend mächtige Lößlehmüberdeckungen. Tektonisch bedingte Lagerstörungen können jedoch bereichsweise auch tiefgreifende nachteilige Veränderungen der Gesteinsfestigkeit verursachen, so daß sorgfältige objektbezogene Baugrunduntersuchungen notwendig sind.

3.2.1.3 Vorhandene Nutzung und Bebauung

Das Umfeld des ehemaligen Bahnhofes Wilhelmshöhe weist heute Reste gründerzeitlicher Bebauung und Ergänzung aus der unmittelbaren Nachkriegszeit auf. Eine Baulücke an der Ecke Landgraf-Karl-Straße/Wilhelmshöher Allee ist auf Zerstörungen des 2. Weltkrieges zurückzuführen und wurde inzwischen geschlossen. Die Gebäude sind vorwiegend wohngenutzt. Im Plangebiet leben ca. 176 Einwohner in ca. 80 Wohnungen. Das Ortsteilzentrum Wilhelmshöhe-Wahlershausen führt bis an die Bundesbahnanlagen heran. Im Plangebiet gab es ca. 1 500 qm Verkaufsfläche. Östlich davon stehen inmitten der Ausläufer des Aschrottparks und der Goetheanlagen die großmaßstäblichen Gebäude der Bundesgerichte, der Heinrich-Schütz-Schule und 3- bis 8geschossige Wohngebäude.

3.2.2 Ziele der Stadtplanung des Gesamtbereiches

Die Verlegung des Kasseler Fernbahnhofes nach Wilhelmshöhe erfordert die Neustrukturierung des ehemaligen Stadtteilbahnhofes und seines Umfeldes.

Entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes sollen vorhandene Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe die Möglichkeit zu Betriebsvergrößerungen erhalten, aber auch Neuansiedlungen begünstigt werden, um die Angebotsvielfalt zu vergrößern.

Bereits beim Wettbewerb für den neuen Bahnhof und seine Integration in den Stadtteil wurde das Ziel verfolgt, ihn möglichst eng an das vorhandene Stadtteilzentrum anzugliedern.

Die Randbereiche der Wilhelmshöher Allee werden entsprechend ihrer zentralörtlichen Bedeutung als Kerngebiete (MK) festgesetzt.

Beim städtebaulichen Entwurf mußte auf die planfestgestellten oder festzustellenden Verkehrsplanungen Rücksicht genommen werden.

So muß die Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben begrenzt werden, weil die erforderliche Erschließung (Andienung und Kundenverkehr) von den geplanten Verkehrsstraßen nicht geleistet werden kann und weil das Wachstum des Zentrums Wilhelmshöhe auf die Gesamtsituation der Stadt Kassel und des Zweckverbandes abgestimmt sein muß.

Insgesamt kann im Bereich der Wilhelmshöher Allee, dem eigentlichen Nebenzentrum, die vorhandene Ladenfläche von ca. 1 000 qm um ca. 5 500 qm auf 6 500 qm vergrößert werden, wodurch dem Zuwachs an gesamtstädtischer Bedeutung entsprochen und die unter Ziffer 2.2.2 genannten Zielzahlen erreicht werden.

Zusätzlich sind an der Erschließungsstraße 2 300 qm Einzelhandelsfläche zulässig, deren Erschließung jedoch von der Verbindungsstraße aus erfolgen wird. Bezogen auf die einzelnen Teilgebiete ergibt sich folgende Tabelle der maximal möglichen Zuwächse an Einzelhandelsflächen:

Baugebiet	Größe	Verkaufsfläche qm	Lage
MK 1		1 500 qm	Wilhelmshöher Allee
MK 2		3 000 qm	Wilhelmshöher Allee
MK 3		650 qm	Wilhelmshöher Allee
MK 4		1 000 qm	Wilhelmshöher Allee

Gesamtfläche:		6 150 qm	

Vergnügungsstätten wie Spielhallen und Diskotheken werden wegen der unmittelbaren Nachbarschaft zu "Reinen Wohngebieten" ausgeschlossen.

In den Kapiteln 3.3 ff. werden die städtebaulichen Ziele für die einzelnen Teilgebiete ausführlich beschrieben.

Der Bebauungsplan trifft auch ergänzende Festsetzungen für Vorhaben der Deutschen Bundesbahn, die im Planfeststellungsbeschluß nicht geregelt sind. So wird das Bahnhofsgebäude als Kerngebiet (MK 5) festgesetzt und entsprechend den anderen Gebieten Spielhallen ausgeschlossen.

3.2.3 Ziele der Verkehrsplanung des Gesamtbereiches

3.2.3.1 Individualverkehr

Der Bahnhof und sein Umfeld liegen an der Kreuzung der Wilhelmshöher Allee mit der Bahntrasse bzw. der geplanten Verbindungsstraße.

Die Planungsabsichten sind in teilweise abgeschlossenen, teilweise aber noch nicht eingeleiteten Planfeststellungsverfahren bzw. ihren Entwürfen enthalten und sollen zeitlich parallel zum Bebauungsplanverfahren vorangetrieben werden.

Die Belastung der beiden Verkehrsstraßen Wilhelmshöher Allee/ Verbindungsstraße sind mit ca. 18 000 Fahrzeugen pro 24 Stunden etwa gleich. Ihre Funktionsfähigkeit ist Voraussetzung dafür, daß der Fernbahnhof nicht nur gesamtstädtisch, sondern auch regional seiner Aufgabe gerecht werden kann.

Nach dem Ausbau der Wilhelmshöher Allee werden Randnutzungen teilweise nur noch im Rechtsverkehr zu erreichen sein und ruhender Verkehr wird kapazitätsmäßig limitiert in Tiefgaragen untergebracht.

Die Erschließung der einzelnen Baugebiete ist im Zusammenhang mit den Beschreibungen der städtebaulichen Planungen dargestellt, um den Zusammenhang zu verdeutlichen.

3.2.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Alle vier Planungsbereiche sind günstig zur zentralen Umsteigestation unter dem stützengetragenen Dach gelegen. Auch die Regionalbusse halten am Fernbahnhof Wilhelmshöhe, sind also von den nahen Quartieren aus leicht zu erreichen.

3.2.3.3 Rad- und Fußweg

Entsprechend der Entwicklungsplanung Verkehr und der Radwegenetzplanung mit Stadtverordnetenbeschuß vom 21.03.1983 ist am westlichen Rand der Verbindungsstraße ein nord-südgerichteter stadtteilverbindender Rad- und Fußweg festgesetzt, der im Zusammenhang mit dem Bau der Verbindungsstraße verwirklicht werden soll.

Von Norden kommend verläßt dieser Weg die Seitenlage der Verbindungsstraße in Höhe der Mittelbänge und gelangt über die Bremelbachstraße den Bahnhofsvorplatz und die Erschließungsstraße in seine Randlage zurück.

Die Planung für die Wilhelmshöher Allee im Bereich zwischen Bahnhof und Bergpark sieht ebenfalls beidseitige Radwege vor, die im Zusammenhang mit dem Ausbau verwirklicht werden sollen.

3.2.4 Ziele der Landschaftsplanung des Gesamtbereiches (entsprechend Landschaftsplanung gem. § 4 HeNatG zum Bebauungsplan)

3.2.4.1

Folgende Ziele sind aus dem Landschaftsplan in den Bebauungsplan übernommen worden:

- In der Verbesserung und Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein positiver Aspekt zu sehen. Die hierfür erforderlichen Baumaßnahmen werden deshalb als unvermeidbar angesehen.
- Durch Optimierung der Planung sollen die ökologischen Belastungen so gering wie möglich gehalten werden.
- Sicherung der Wohnumfelder durch Festsetzung enger Baugrenzen, und großer Vegetationsflächen im Blockinneren,

- Reduzierung überdimensionierter Verkehrsflächen und Verkehrsberuhigung durch die Festsetzung "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" in der Gerstäckerstraße und der Bremelbachstraße,
- Vermeidung konsequenter Blockbebauung zur Ermöglichung notwendiger Querlüftung,
- Sicherung unversiegelbarer Freiflächen und deren Bepflanzungen durch Festsetzungen durch Text Nr. 15,
- Sicherung erhaltenswerter Gehölze durch Textfestsetzung (Erhaltungsgebote),
- Festsetzung von Dachbegrünungsgeboten,
- Baumpflanzungen im Straßenraum und sonstige Pflanzmaßnahmen.

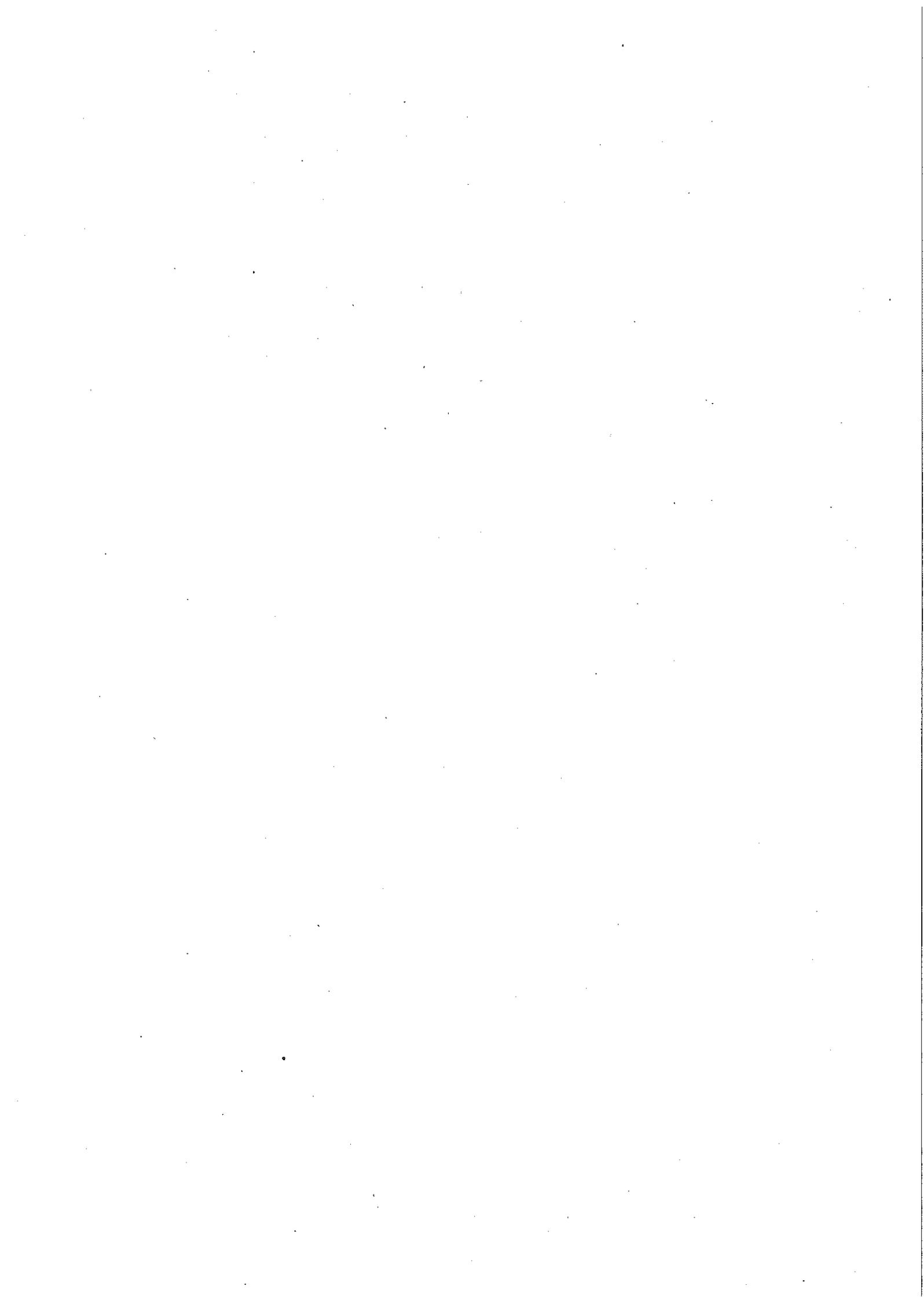
3.2.4.2 Ausgleichsmaßnahmen

Der Landschaftsplan, Abs. 7.3, macht deutlich, daß die aufgrund des Bebauungsplanes möglichen Eingriffe gem. § 5 (1) HeNatG in die bisherige Struktur des Plangebietes und die im Bebauungsplan rechtlich gesicherte Freilegung bisher versiegelter Flächen und Pflanzmaßnahmen sich gegenseitig aufheben.

Grundsätzlich ist versucht worden, Ausgleich innerhalb des Plangebietes zu suchen. Die rein quantitative Bilanz endet jedoch mit möglichen Defiziten von 3 400 qm vegetationsfähigen Boden und 200 cbm Grünvolumen.

Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft sind aus stadtentwicklungsplanerischen Gründen unvermeidbar. Der in die städtebaulichen Strukturen integrierte Standort um den IC-Bahnhof und den leistungsfähigen ÖPNV-Knoten ist hervorragend für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben geeignet und daher vorrangig und möglichst intensiv hierfür zu nutzen. Hiermit werden vor allem auch Umweltbelastungen durch den Verkehr erheblich vermindert. Durch die Einarbeitung der bebauungsplanrelevanten Aussagen des Landschaftsplanes zum Bebauungsplan in den Plan und die Festsetzungen durch Text im Sinne des § 8 a Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatG) im Zusammenhang mit Artikel 5 des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes sind die Eingriffe soweit wie irgend möglich gemindert und ausgeglichen worden.

Innerhalb des Geltungsbereiches oder in funktionalem Bezug zu diesem stehen keine realistischen Möglichkeiten für weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Bei gerechter Abwägung nach § 1, Abs. 6 BauGB überwiegen im vorliegenden konkreten Fall die stadtentwicklungsplanerischen, städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen und umweltorientierten Belange, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bezüglich eines 100 %-igen Ausgleichs bei weitem.



- Im westlichen Teil des Blocks wird die vorhandene offene Struktur gesichert, um die damit verbundene Durchlüftung des Innenbereiches zu erhalten.
- Die an der Landgraf-Karl-Straße und der Gerstäckerstraße gelegenen Wohnhäuser werden als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen werden jedoch ausgeschlossen.

3.3.1.3 Ziele der Verkehrsplanung

Die Erschließung der im Kern- und Mischgebiet geplanten Nutzungen kann aus verkehrlichen Gründen weder von der Wilhelmshöher Allee noch von der Landgraf-Karl-Straße, sondern muß von der Erschließungsstraße aus erfolgen.

Die verkehrlichen Belange werden detailliert im Punkt 3.3.2.3 "Ziele der Verkehrsplanung" für das südlich angrenzende Teilgebiet 3.3.2 beschrieben.

Da zu erwarten ist, daß die Gerstäckerstraße vom ruhenden Verkehr (Fremdparkern) belastet wird, die zum Bahnhof bzw. zu den Dienstleistungseinrichtungen wollen, wird sie als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" mit der Maßgabe der Verkehrsberuhigung festgesetzt.

3.3.1.4 Ziele der Landschaftsplanung (entsprechend Landschaftsplan gem. § 4 HENatG zum Bebauungsplan)

Die wertvollen wohnumfeldbestimmenden Vegetationsbestände auf den wohngenutzten Grundstücken an der Landgraf-Karl-Straße und der Gerstäcker Straße werden durch die Festsetzung durch Text Nr. 15 und die Festsetzung einer Fläche PF gesichert, auf der Nebenanlagen unzulässig sind.

Durch die privaten Bauvorhaben gehen ca. 2 000 qm Freifläche (vegetationsfähiger unversiegelter Boden) und 12 Bäume verloren.

Der Landschaftsplan enthält die Eingriffs-, Ausgleichsbilanz. Daraus geht hervor, daß die im Teilbereich rechtlich gesicherten Eingriffe nur zum Teil ausgeglichen werden können.

Ausgleichsmaßnahmen sind:

- Begrünung des eingeschossigen Bauteils auf ca. 15 cm dicker Bodenschicht.
- Bepflanzung des Randstreifens entlang dieses Bauteils (Mk1) mit Sträuchern und 5 Bäumen.
- Verkehrsberuhigung Gerstäckerstraße. Entsiegelung von 100 qm Straßenfläche und Pflanzung von 11 Laubbäumen.

Teilgebiet 2

3.3.2 Das Gebiet zwischen Wohnbebauung Wilhelm-Schmidt-Straße 6 - 8 und Gerstäckerstraße 10 - 12, Linie Gerstäckerstraße - Stellwerk der Bundesbahn, der Erschließungsstraße und der Wilhelm-Schmidt-Straße

3.3.2.1 Vorhandene Situation

Auf den Grundstücken des Bereiches stehen das Gebäude der Bundesbahnschule und ein Garagenblock, westlich grenzen Wohngebäude an.

Das alte Bahnhofsgebäude der Naumburger Kleinbahn ist inzwischen abgerissen worden.

Auch die früheren topografischen Verhältnisse sind verändert und die zukünftigen bereits angelegt.

In dem westlichen Teil des Bereiches sind Baumbestand und wohnungsabschirmende Gehölzgruppen bereits beseitigt.

Wertvoll unter den noch vorhandenen Gehölzen ist eine mächtige Esche, die gebietsprägend ist.

3.3.2.2 Ziele der Stadtplanung

Der Bereich zwischen östlichem Siedlungsrand und Bahntrasse bzw. Verbindungsstraße soll beidseits der "Erschließungsstraße" baulicher Nutzung zugeführt werden.

Das Gelände westlich dieser Straße, auf dem heute noch ein Garagenblock steht, wird als Mischgebiet und das Gelände östlich davon als Kerngebiet festgesetzt. Auf beiden Baugebieten sollen nicht störende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe, aber auch Wohnungen zulässig sein. Großflächiger Einzelhandel ist wegen des mit ihm verbundenen Parkdrucks ausgeschlossen.

Durch die 2 - 5geschossige Bebauung und die alleearartige Gestaltung der Erschließungsstraße soll das Gebiet städtischen Charakter erhalten.

3.3.2.3 Ziele der Verkehrsplanung

Die "Erschließungsstraße" ist eine Stichstraße mit Wendemöglichkeit, die Erschließungsfunktion für den Fernbahnhof sowie randliche Gewerbe und Wohnnutzung hat. Sie wird im Bebauungsplan in der Form dargestellt, in der sie planfestgestellt und gebaut ist (Planergänzungsverfahren der Deutschen Bundesbahn mit Beschluß vom 28.09.1989).

Sie ist besonders für die gesamtstädtische und überörtliche Erschließung wichtig, da sie über eine leistungsfähige Anbindung an die Verbindungsstraße und ein ausreichendes Parkplatzangebot verfügt (39 öffentliche Parkplätze und ca. 40 Parkplätze der Deutschen Bundesbahn).

Durch die Straße wird außerdem eine Tiefgarage mit ca. 140 Stellplätzen für die Bewohner und Kunden der westlichen Bahnhofsanschlußbebauung erschlossen.

Davon werden 100 Stellplätze in Anlehnung an die in der Innenstadt üblichen Kostensätze zum öffentlichen Gebrauch angeboten.

Entlang der Straße verläuft ein Rad- und Fußweg, der stadtteilverbindende Funktion (Kirchditmold - Wilhelmshöhe) haben wird.

3.3.2.4 Ziele der Landschaftsplanung (entsprechend Landschaftsplanung gem. § 4 HeNatG zum Bebauungsplan)

Im Plangebiet sollen neben der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Deutschen Bundesbahn behandelten Erschließungsstraße drei Baugebiete rechtlich gesichert werden, die als Eingriffe in Natur und Landschaft angesehen werden müssen.

1. Westliche Randbebauung
2. Östliche Randbebauung
3. Wohnbauergänzung

Im Bebauungsplan werden die nachfolgend genannten Inhalte des Landschaftsplanes rechtlich gesichert:

- Alle notwendigen Befestigungen auf den Privatgrundstücken werden wasserdurchlässig ausgeführt (Festsetzung durch Text Nr. 15).
- Ökologisch unwirksame Grüninseln auf Verkehrsflächen werden zu gunsten zusammenhängender Freiflächen vermieden.
- Die im Landschaftsplan näher gekennzeichneten Gehölze bleiben erhalten.
- Die Erschließungsstraße erhält alleartige Baumreihen (ca. 47 Bäume), eine dominierende Esche bleibt erhalten.
- Die Verkehrsflächen werden auf das notwendige Mindestmaß beschränkt.

Der Landschaftsplan enthält die Eingriff-, Ausgleichsbilanz. Daraus geht hervor, daß die im Teilbereich rechtlich gesicherten Eingriffe durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden können.

Durch die möglichen Eingriffe werden im Plangebiet ca. 5 170 qm versiegelt. Es können aber durch Abriß vorhandener Anlagen ca. 2 900 qm Boden gewonnen werden. Insgesamt beträgt der Verlust also 2 270 qm. Der Verlust von 2 275 qm Vegetationsvolumen kann auf den Privatgrundstücken durch Pflanzungen ausgeglichen werden.

Teilgebiet 3

3.3.3 Gebiet zwischen Wilhelmshöher Allee, Bremelbachstraße, Lange Straße und Bahngleisen

3.3.3.1 Vorhandene Situation

Hinter den Wohn- und Geschäftsgebäuden Wilhelmshöher Allee 258 - 262, deren Erdgeschoss durch Läden, eine Bank und eine Gaststätte genutzt werden, liegt ein vegetationsloses Grundstück auf dem sich eine Baustraße der Deutschen Bundesbahn befindet. Lediglich an der südwestlichen Ecke steht ein erhaltenswerter Baum.

Stark durchgrünt sind dagegen vier Gartengrundstücke mit freistehenden zweigeschossigen Wohnhäusern im nördlichen Abschnitt des Bereiches (Bremelbachstraße 10 - 16). Sie sind durch die Bremelbachstraße erschlossen, die mit 16 m Breite für den Erschließungszweck überdimensioniert ist.

3.3.3.2 Städtebauliche Ziele

Um auch am nördlichen Rand der Wilhelmshöher Allee die Dienstleistungseinrichtungen zu ergänzen, soll die Erdgeschoszone der Blockbebauung als Ladenzone nutzbar sein.

Die planfestgestellten Gehwege der Wilhelmshöher Allee entsprechen den Mindestmaßen. Arkaden, die das ungestörte Betrachten von Schaufenstern verbessern würden, lassen sich im Einzelfall durch den Rückbau von Erdgeschossen auf den privaten Grundstücken erzeugen.

Die noch unbebauten Grundstücke im "Bremelbachohr" sollen einer baulichen Nutzung zugeführt werden. Die Lage inmitten belasteter Verkehrsstraßen macht eine möglichst allseits geschlossene Blockbebauung erforderlich.

Wegen der Stauempfindlichkeit der umgebenden Straßen müssen jedoch verkehrsintensive Nutzungen wie großflächige Einzelhandelsbetriebe mit hohen Besucherzahlen ausgeschlossen werden. Im Kerngebiet MK² dürfen zusätzliche Ladenflächen errichtet werden, die zusammen mit den vorhandenen Geschäften und Gaststätten die Gesamtladenfläche von ca. 3 000 qm nicht überschreitet.

Zur Sicherung der gemeinschaftlichen Nutzung des Zuganges zum Innenhof des Blocks ist ein Wegerecht textlich festgesetzt.

Der für die geplanten Nutzungen erforderliche ruhende Verkehr soll in zwei Ebenen unterhalb der Ebene 194,5 ü NN (Wilhelmshöher Allee) untergebracht werden. Die Kapazität der geplanten Gemeinschaftsgarage darf mit Rücksicht auf die umgebenden Straßen nicht mehr als 200 Stellplätze betragen. Zu- und Ausfahrt erfolgen von der Bremelbachstraße. Durch die innere Organisation der Garage (z. B. Schranken) dürfen Stauräume im öffentlichen Straßenbereich nicht entstehen.

Die Häuser Wilhelmshöher Allee 258 - 262 verlieren infolge des Umbaus der Wilhelmshöher Allee ihre Zufahrts- und Anliefermöglichkeiten. Waren müssen deshalb unbedingt von der Verbindungsstraße aus in die unterste Tiefgaragenebene und von dort mittels Containern oder Paletten über Aufzüge zu den Läden gelangen.

Die im Geltungsbereich enthaltenen, als Allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzten Wohnhäuser an der Bremelbachstraße 10 - 16 haben einen Teil ihrer Grundstücksfreiflächen abgeben müssen, damit die Verbindungsstraße und die Neubaustrecke der Bundesbahn gebaut werden kann.

Um Ausgleich für die entstehende, besonders schwierige, Wohnumfeldsituation zu schaffen, sollen die Gärten zu Lasten der übermäßig breiten Bremelbachstraße an der lärmabgewandten Seite um ca. 5 m vergrößert werden.

3.3.3.3 Ziele der Verkehrsplanung

Die Erschließung der Bebauung im Bremelbachohr erfolgt, wie in Kapitel 3.3.3.2 bereits beschrieben, über die Verbindungsstraße, das "Bremelbachohr" und die Wilhelmshöher Allee.

Die Bremelbachstraße ist zum "Bremelbachohr" hin abgebunden, um unerwünschten Schleichverkehr zu unterbinden.

Der Rückbau dieser Straße und ihre Festsetzung als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" mit der Maßgabe der Einrichtung eines "Verkehrsberuhigten Bereiches" ermöglicht die Beschränkung des Parkraums auf die Anliegerbelange und soll Fremdarker fernhalten.

3.3.3.4 Ziele der Landschaftsplanung (entsprechend Landschaftsplanung gem. § 4 HeNatG zum Bebauungsplan)

Das im Plan festgesetzte MK2-Gebiet sowie die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelte Verbindungsstraße und ihr Zubringer, das "Bremelbachohr", sind als Eingriff zu betrachten.

Die Verhältnisse auf den Wohngrundstücken Bremelbachstraße 10 - 16 bleiben dagegen planerisch unberührt.

Durch die Planfeststellung für die Verbindungsstraße nördlicher Teil müßten Teile der gut durchgrüneten Gärten abgetrennt und ihr Vegetationsbestand vernichtet werden. Dies soll durch Rekultivierungsmöglichkeiten eines Teils der Bremelbachstraße ausgeglichen werden.

Ziele der Landschaftsplanung sind:

- Dichte der Baumreihen in offenem Vegetationsstreifen um den Baublock.
- Dach-Fassaden und Innenhofbegrünung durch Festsetzung durch Text Nr. 18 und 20.

Anlage 1 enthält die Eingriffs-, Ausgleichsbilanz. Daraus geht hervor, daß die im Teilbereich rechtlich gesicherten Eingriffe nur zum Teil ausgeglichen werden können.

Dies sind im einzelnen:

- Pflanzung von 8 Bäumen.
- Anlage von 420 qm Rasen und Strauchvegetation.
- 650 qm Dachbegrünung (20 % Anrechnung).
- 380 qm Entsiegelung der Bremelbachstraße und Festsetzung als verkehrsberuhigter Bereich.
- Pflanzung von 15 Bäumen.

Die Gesamtbilanz ergibt den Verlust von 1 310 qm Boden durch Versiegelung. Ihm stehen die Pflanzung von 23 Bäumen und 550 qm Vegetationsfläche (1 200 qm Grünvolumen) gegenüber.

Teilgebiet 4

3.3.4 Plangebiet zwischen Bahntrasse, Regentenstraße, Heerstraße und Wilhelmshöher Allee

3.3.4.1 Vorhandene Situation

Der nördliche Bereich wird durch den Bundesgrenzschutz, der südliche an die Wilhelmshöher Allee angrenzende durch ein Geschäfts- und Dienstleistungsgebäude (ehemalige Druckerei Thiele und Schwarz) genutzt.

Die Freiflächen weisen einen hohen Versiegelungsgrad auf und sind bis auf wenige Bäume vegetationslos.

Von 15 300 qm Gesamtfreifläche sind nur ca. 2 500 qm (ca. 16,5 %) als Vegetationsflächen anzusehen. Es sind 8 erhaltenswerte Bäume vorhanden. Insgesamt hat der Bereich große ökologische und stadtgestalterische Defizite.

Die nähere Umgebung des Planteilgebietes ist durch die großmaßstäblichen Gebäude Bundesgerichte, Heinrich-Schütz-Schule und Wohnhochhäuser geprägt, die in lockerer Anordnung in den Ausläufern des Aschrottparkes stehen.

Im Westen wird es durch die Trasse der Bundesbahn und im Norden durch eine stark durchgrünte Wohnsiedlung begrenzt.

3.3.4.2 Städtebauliche Ziele

Das gesamte Gebiet der nördlich gelegenen Grundstücke ist im Bundeseigentum und als Kerngebiet (MK) festgesetzt.

Die Baugrenze verläuft unmittelbar entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereiches, um evtl. Überbauungen der Heerstraße zu ermöglichen.

An das Gebäude Wilhelmshöher Allee 254 kann in westlicher Richtung angebaut und damit die räumliche und nutzungsrelevante Situation des Bahnhofsumfeldes verbessert werden. Im Erdgeschoß des zulässigen Gebäudes könnte eine Ladenfläche von ca. 300 qm eingerichtet werden.

3.3.4.3 Ziele der Verkehrsplanung

Die Erschließung der geplanten Gebäude ist sowohl von der Regentenstraße als auch von der Wilhelmshöher Allee aus möglich. Die Einmündung Heerstraße/Wilhelmshöher Allee ist jedoch wegen des eigenen Gleiskörpers für die Straßenbahn nur noch im Rechtsverkehr benutzbar.

3.3.4.4 Ziele der Landschaftsplanung (entsprechend Landschaftsplanung gem. § 4 HeNatG zum Bebauungsplan)

Der Landschaftsplan enthält eine Eingriffs-, Ausgleichsbilanz, aus der hervorgeht, daß die gesamte Fläche des Teilgebietes heute durch Hofbefestigung zu 80 % versiegelt ist.

Geplant ist jedoch, daß 40 % des Gesamtgrundstückes von Bebauung freigehalten wird (GRZ = 0,6). Dadurch ergibt sich ein Entsiegelungsgewinn von 2 380 qm, der zusammen mit 5 360 qm möglicher zusätzlicher Vegetationsfläche zu einer wesentlichen Verbesserung im Teilbereich führen wird.

Wichtigstes Ziel des Landschaftsplanes ist die Vernetzung grundstückseigener Freiflächen über die Heerstraße hinweg mit den parkartigen Grünflächen, die das Generalkommando umgeben und zum Aschrottpark überleiten.

Weitere Ziele sind:

- Mindestvegetationsflächenanteil an den Freiflächen 70 % (Festsetzung durch Text Nr. 15).
- Um ein funktionsfähiges Vegetationssystem im Sinne des Biotop- und Artenschutzes zu erzielen, soll an der Westseite des Grundstückes ein 15 m breites Vernetzungsband mit Gehölzen angeordnet werden, das an der Südseite in einer Breite von 10 m weitergeführt wird.
- Sicherung aller erhaltenswerten Bäume (8 Stück) und Vegetationsflächen im Plan.
- Die Stellplätze und Zufahrten müssen mit wasserdurchlässigen Belägen befestigt werden und pro 4 Stellplätze einen Baum erhalten.
- Tiefgaragen müssen mit mindestens 1,0 m dicken Erdschichten bedeckt werden.

Die Gliederung der bebaubaren Flächen ermöglicht die Durchgrünung der geplanten Gebäude, was den Ausgleich herbeiführen kann, wenn vor allem einbezogen wird, daß das Grundstück geringer versiegelt sein wird als vor der Bebauung.

Die Eingriffe sind ausgleichbar.

Teilgebiet 5

3.3.5 Plangebiet Grüner Waldweg, Wilhelmshöher Allee angrenzende Wohnbebauung und Bahnhofsgelände

3.3.5.1 Vorhandene Situation

Der Bereich wurde bis zu Beginn der Bauarbeiten am Bahnhof Wilhelmshöhe als Gewerbegebiet genutzt und war hoch versiegelt. Inzwischen sind die meisten Betriebe bis auf ein Verwaltungsgebäude entfernt.

Südöstlich grenzt ein Wohngrundstück (12 Wohnungen) an, auf dem wertvoller Baumbestand, eine Hainbuchenhecke und eine Ziergehölzhecke, erhaltenswerte Haselnußgehölze und ca. 1 400 qm Vegetationsfläche vorhanden sind.

Östlich des Plangebiets befindet sich ein Park mit wertvollem Baumbestand als Ausläufer der Goetheanlagen.

3.3.5.2 Städtebauliche Ziele

Das aus dem Wettbewerb für den Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe hervorgegangene Konzept für die Neuordnung des Bereiches sieht die östliche Begrenzung des Bahnhofsvorfeldes als 5geschossige Bebauung vor.

Die Nutzungen der hier geplanten Gebäude sollen die vorhandenen (Verwaltungsbauten und Wohngebäude) ergänzen. Es wird deshalb je zur Hälfte als Kerngebiet und Mischgebiet festgesetzt.

Während im Kerngebiet Einzelhandelsbetriebe (ca. 1 000 qm) nur ausnahmsweise im Erdgeschoß zulässig sind, werden sie im Mischgebiet vollständig ausgeschlossen, um den Schutz des Wohngebietes zu sichern und Schleichverkehr auf dem Grünen Waldweg zu verhindern.

Neben Büro- und Verwaltungsgebäuden sollen hier so viel Wohnungen wie möglich gebaut werden können. Das vorhandene Umfeld des Standortes sichert gute Bedingungen sowohl für die eine wie für die andere Nutzung.

Voraussetzung für den Bau der geplanten Gebäude ist die Beseitigung des noch vorhandenen ehemaligen Verwaltungsgebäudes.

Die Wohngebäude Grüner Waldweg 61 - 63 sind in das Mischgebiet einbezogen worden, aber im Rahmen des Bestandsschutzes langfristig gesichert.

Der Wert der 12 Wohnungen, die der Bundesbahnwohnungsbaugesellschaft gehören, wird jedoch durch die im Nahbereich geplanten Gebäude und den bereits gebauten Busbahnhof stark beeinträchtigt werden. Ihre Verlegung in ruhigere Bereiche der angrenzenden Siedlung wäre deshalb empfehlenswert.

Durch die Festsetzungen im Plan (geschlossene Bauweise) ist ein Gebäude zulässig, dessen Maßstäblichkeit sich an dem geplanten Bahnhofsneubau und den im Nahbereich vorhandenen öffentlichen Gebäuden orientieren muß.

3.3.5.3 Ziele der Verkehrsplanung

Vom "Grünen Waldweg" aus soll die Zufahrt zu den ca. 200 erforderlichen Stellplätzen erfolgen, die in einer Tiefgarage mit zwei Ebenen möglich sind.

Die Beschränkung der Fahrbeziehungen auf Rechtsverkehr wird den heute noch vorhandenen Durchgangs- bzw. Schleichverkehr von und zur Druseltalstraße einschränken, aber evtl. die Wirkung haben, daß wegen der fehlenden Linksabbiegebeziehung in die Wilhelmshöher Allee zusätzlicher Verkehr in der Hansteinstraße entsteht. Insgesamt gesehen dürfte aber eine Entlastung eintreten.

3.3.5.4 Ziele der Landschaftsplanung (entsprechend Landschaftsplanung gem. § 4 HeNatG zum Bebauungsplan)

Durch die geplante östliche Anschlußbebauung wird das Teilgebiet zusätzlich um 800 qm versiegelt. Ein Hausgarten mit zwei wertvollen Hecken und drei Bäumen müssen entfallen (80 m³ Grünvolumen), sofern das Wohngrundstück Grüner Waldweg 61 - 63 einbezogen wird.

Der Landschaftsplan enthält die Eingriffs-, Ausgleichsbilanz. Daraus geht hervor, daß beide sich im Teilplangebiet ausgleichen.

Einem Defizit von 995 qm zusätzlicher Versiegelung steht der Gewinn von 1 520 cbm Grünvolumen gegenüber.

Die zwei auf dem westlichen Vorplatz vorhandenen bereits stark in Mitleidenschaft gezogenen, aber durchaus erhaltenswerten Bäume sollen durch einen dritten zur wesentlich widerstandsfähigeren Dreiergruppe ergänzt werden. Neun weitere Bäume sind zu pflanzen.

An der Wilhelmshöher Allee sind Alleebäume vorhanden, die mittels Erhaltungsgebot gesichert werden. Im Osten wird durch Ergänzungspflanzungen von 7 Bäumen der Übergang zum Park verbessert.

Im Süden werden 9 weitere Baumstandorte und eine parkplatzabschirmende Hecke zur Gestaltung des Grenzbereiches zum Wohngebiet geplant.

Der Eingriff ist im Teilgebiet 5 ausgeglichen.

4 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Der größte Teil der Grundstücke im Geltungsbereich, die für Neubauten zur Verfügung stehen, ist im Eigentum der Stadt Kassel, der Bundesrepublik Deutschland oder der Deutschen Bundesbahn.

Während die Stadt Kassel keinen Eigenbedarf hat, sondern ihre Grundstücke privaten Bauträgern zur Verfügung stellt, wird damit gerechnet, daß die Deutsche Bundesbahn nur ausnahmsweise private Bauvorhaben durch Verkäufe von Grundstücken unterstützt (evtl. östliche und westliche Bahnhofsanschlußbebauung).

Eine Bodenordnung ist nicht erforderlich.

5 Strukturdaten

Fläche Planfeststellungsgebiet (nachrichtlich)	8,30	ha
Wohngebiet (WA + WR)	1,89	ha
Mischgebiet (MI)	1,16	ha
Kerngebiet (MK)	2,31	ha
Verkehrsflächen	0,75	ha
Grünflächen	0,05	ha

Gesamt	14,46	ha

Im Geltungsbereich können maximal 62 000 qm Bruttogeschoßfläche gebaut werden. Darin sind vermutlich 58 000 qm Dienstleistungs- und Gewerbefläche (40 000 qm Nettonutzfläche) und 30 Wohnungen enthalten.

6 Überschlägig ermittelte Kosten (Stand 1990)

Die Kosten für die Umgestaltung der Gerstäckerstraße und der Bre- melbachstraße zu verkehrsberuhigten Bereichen betragen ca. 400 000,00 DM. Davon müssen ca. 200 000,00 DM durch die Stadt Kas- sel aufgebracht werden (KAG-Veranlagung).

Die übrigen im Bebauungsplangeltungsbereich enthaltenen Straßen- flächen sind jeweils Teilabschnitte von planfestgestellten Stra- ßenbauvorhaben. Sie sollen jeweils durch die Deutsche Bundesbahn, die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft und die Stadt Kassel ausgebaut werden.

Auf die nachrichtliche Angabe der dafür durch die Stadt Kassel zu entrichteten Kosten wird wegen des fehlenden Gesamtzusammenhanges verzichtet.

gez.
Bergholter
Baudirektor

Kassel, 13.02.1990/14.05.1990/20.02.1991/19.09.1991/21.12.1993