

Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/54 "Backmeisterweg"

B e g r ü n d u n g

1 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich wird begrenzt:

- | | |
|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| im Norden | durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Erschließungsstraße und deren Fortsetzung bis zur östlichen Geltungsbereichsgrenze. |
| im Osten | durch die östliche Begrenzungslinie der Verbindungsstraße. |
| im Süden | durch die nördliche Begrenzungslinie der Druseltalstraße (Gehweghinterkante). |
| im Westen | durch die östliche Begrenzungslinie des Backmeisterweges. |

2 Rechtsverhältnisse und Verfahren

2.1 Regionaler Raumordnungsplan

In ihm ist die Fläche als Siedlungsfläche enthalten.

2.2 Entwicklungsplanungen

2.2.1 Generalverkehrsplan mit Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 05.02.1990

In ihm ist der Bau der bahnhofserschließenden "Verbindungsstraße" als Hauptverkehrsstraße zwischen Druseltalstraße und Kirchditmold (Loßbergstraße - Harleshäuser Straße L 3420) enthalten.

2.2.2 Kommunalen Entwicklungsplan Landschaft des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) i. M. 1:25000

Spezielle Aussagen zum Plangebiet sind im kommunalen Entwicklungsplan Landschaft nicht enthalten. Die Bahntrasse wird jedoch als Kaltluftbahn, aber auch als emissionsbelasteter Bereich angesehen. Die randlichen Grünflächen finden als wohnungsnaher Grünflächen und Freiflächenpotentiale entsprechende Würdigung.

2.3 Fachplanungen

2.3.1 Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel Teil Nordwest 1989, 1:10000

Dieser Plan gemäß § 4 Hessischen Naturschutzgesetz (HENatG) ist auf Flächennutzungsplanenebene aufgestellt und wurde vom Vorstand des Zweckverbandes Raum Kassel als Fachplan beschlossen.

Er sieht auf den Backmeisterwiesen Bahnfolgenutzung und den Schutz angrenzender Wohngebiete vor. Die Übergangszonen sollen differenziert begrünt und gestaltet werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird eine detaillierte Eingriffsbewertung gefordert.

2.3.2 Landschaftsplan zum Bebauungsplan

Zeitlich parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde ein Landschaftsplan zum Bebauungsplan erarbeitet, dessen wesentlichen Inhalte gem. § 4 Abs. 2 Hessisches Naturschutzgesetz (HENatG) in den Bebauungsplan überführt wurden (siehe Kapitel 3.4).

2.3.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan zur Planfeststellung der Deutschen Bundesbahn für die "Verbindungsstraße" zwischen Druseltalstraße und Wilhelmshöher Allee

Die Deutsche Bundesbahn hat einen landschaftspflegerischen Begleitplan erarbeitet, der nicht von der Bebauung der Backmeisterwiese ausging. In ihm war ebenfalls die Aufgabe der landwirtschaftlichen Nutzung vorgesehen, aber das Ziel verfolgt, eine bepflanzte Abstands- und Naherholungsfläche herzustellen.

Dieser Plan ist nicht abgeschlossen worden. Ein gerichtlicher Vergleich zwischen der Hessischen Landesregierung und der Deutschen Bundesbahn sieht vor, daß erst nach Beendigung der Bauarbeiten die Frage entschieden wird, wo oder wie im gesamten Stadtgebiet der Ausgleich herbeigeführt wird.

Andere Inhalte des Landschaftspflegerischen Begleitplanes wie die alleeartige Bepflanzung der Verbindungsstraße sowie eine Baumreihe auf dem östlichen Randstreifen des Kerngebietes, sind hingegen planfestgestellt und werden in den Bebauungsplan übernommen.

2.4 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan vom 06.03.1974 als Wohnbaufläche, Verkehrsfläche und Verkehrsgrünfläche dargestellt, Durch ein Änderungsverfahren, das zeitlich parallel zum Bebauungsplanverfahren durchgeführt wurde, ist nun statt Verkehrsgrünfläche Kerngebiet und eine stark reduzierte Verkehrsfläche dargestellt. Die Offenlage fand in der Zeit vom 11.02.1991 bis 11.03.1991 statt. Die Änderung ist rechtsverbindlich seit dem 15.12.1991.

2.5 Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bundesbahn für die Verbindungsstraße zwischen Druseltalstraße und Wilhelmshöher Allee

Mit dem Beschluß vom 28.07.1986 hat die Deutsche Bundesbahn den Abschnitt der Verbindungsstraße zwischen Druseltalstraße und Bahnhof Wilhelmshöhe planfestgestellt und damit die Erschließung der geplanten Kerngebietenutzung rechtlich gesichert. Sie ist inzwischen hergestellt.

In den Bebauungsplan wird sie nachrichtlich übernommen.

2.6 Bebauungspläne

Innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes wird der östliche Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. III/16, rechtsverbindlich seit 12.06.1971, der südlichste Randstreifen des Bebauungsplanes Nr. III/53 und Teile des Fluchtlinienplanes Nr. 1167, festgestellt am 21.06.1922 sowie die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 3 West, Teilbereich B, aufgehoben.

2.7 Bürgerbeteiligung gemäß § 3 BauGB

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 20.06.1990 den Vorbereitungsbeschluß für den Bebauungsplan Nr. III/54 "Backmeisterweg", gefaßt und drei Alternativen zur Durchführung der vorgezogenen Bürgerbeteiligung bestimmt.

Diese ist in der Zeit vom 13.08.1990 bis 24.08.1990 durchgeführt worden. Während der Darlegung der Inhalte und der Anhörung der Bürger wurden keine wesentlichen Bedenken gegen die geplante Bebauung vorgebracht.

Gegen die Alternative 3, die den ruhenden Verkehr im Blockinneren vorsieht, wurden Bedenken geäußert. Die Alternativen 1 und 2 wurden hingegen befürwortet, da sie den ruhenden Verkehr außerhalb des Blocks auf der Seite der Verbindungsstraße vorsehen.

Der entstehende ruhige Blockinnenraum wurde positiv bewertet.

Die Alternative 1 wurde zur Weiterbehandlung empfohlen, weil das in ihr verfolgte Kammsystem mit der Öffnung zum Blockinnenraum dem Atriumprinzip der Alternative 2 vorzuziehen ist.

Die Beteiligung der Ämter und Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 08.01.1991 bis 08.02.1991 durchgeführt.

Ihr Ergebnis führte zu Planänderungen, aber nicht zu einer höheren Versiegelung des Geländes. Die Erarbeitung von realistischen Projekten durch inzwischen gefundene Investoren, die als Ergebnis der vorgezogenen Bürgerbeteiligung zu betrachten sind, schuf die Basis für die Festsetzung kleinerer bebaubarer Flächen. Dafür wurde besonders im nördlichen Abschnitt die Zahl der Geschosse auf VI erhöht, was aber den lärmschützenden Effekt für die hinterliegende Wohnbebauung erhöht.

Insgesamt gesehen konnte die Gesamtgrundflächenzahl von 0,6 auf 0,4 gesenkt werden.

3 Heutige Situation

Das Plangebiet liegt zwischen Wilhelmshöher Allee und Druseltalstraße. Östlich wird es durch die Bahnanlage begrenzt und westlich reicht es an die Wohngebiete Wilhelmshöhe im Bereich des Backmeisterweges heran.

Vor Beginn der Bauarbeiten für die Bundesbahnanlagen wurde der östliche noch unbebaute Teil des Plangebietes landwirtschaftlich genutzt.

Die ehemalige Trasse der Naumburger Kleinbahn ist wegen des fortschrittenen Ruderalbewuchses ökologisch aufgewertet.

Die großen intensiv genutzten Gärten des Wohngebietes stellen eine wertvolle Grünfläche dar.

Das Haus Backmeisterweg Nr. 14 ist als Beispiel für den Siedlungsbau der späten 20er Jahre als Kulturdenkmal im Sinne des § 2 Abs. 1 des Hessischen Denkmalschutzgesetzes (1986) bewertet.

Der Baugrund besteht aus oberflächlich mehrere Meter mächtigen Basaltschutt mit Lehm in stark wechselnden Mischungsverhältnissen. Die Baugrundverhältnisse gelten als normal.

4 Planungsziele

Der in Wilhelmshöhe-Wahlershausen vorsich gehende Wandel umfaßt auch den Dienstleistungssektor. Neben der Entwicklung des Kur- und Badebetriebes sollen ausgelöst durch den neuen Fernbahnhof auch Dienstleistungsbetriebe angesiedelt werden, die wegen ihres geringen Störungsgrades mit der angrenzenden Wohnnutzung verträglich sind. Dies bedeutet Zuwachs von ca. 1 000 Arbeitsplätzen.

Zwar wird dadurch in geringem Umfang mehr Verkehr erzeugt. Gesamtstädtisch gesehen ist diese Entwicklung jedoch positiv einzuschätzen, da zwischen Wohnung und Arbeitsplatz kurze Wege möglich sind.

Die geplanten Gebäude bieten aber auch die Chance zur besseren Gestaltung des östlichen Siedlungsrandes. Durch die Ausbildung einer Randbebauung entlang der Erschließungsstraße und der Verbindungsstraße als "Dienstleistungsgürtel" wird erreicht, daß diese Straßen den Charakter von Stadtstraßen mit einem entsprechend engem Lichtraumprofil erhalten und die dahinterliegenden Wohngebiete vom Lärm der Schienen und Straßen abgeschirmt werden.

Günstig für die Ansiedlung der Arbeitsplätze ist die hohe Konzentration der öffentlichen Personennahverkehrsanschlüsse. Durch sie wird es möglich, die Einrichtungen für den Ruhenden Verkehr entsprechend der neuen Satzung zu minimieren.

5 Inhalte des Bebauungsplanes

5.1 Kerngebiet

Die im Kerngebiet (MK) zulässigen höchstens sechsgeschossigen Gebäude sollen den "Dienstleistungsgürtel" ergänzen, dessen nördlicher Teil im Bebauungsplan Nr. III/53 "Bahnhof Wilhelmshöhe" bereits enthalten ist.

Sie werden durch die "Verbindungsstraße" und die Erschließungsstraße erschlossen.

Auf dem als MKem festgesetzten Gebiet werden folgende in der Regel zulässige Nutzungen ausgeschlossen (siehe Festsetzungen durch Text Nr. 2.1):

- Einzelhandelsbetriebe im MKem b1/MKem b2 ab je 800 qm
- Vergnügungsstätten, Spielhallen
- Tankstellen und öffentliche Parkhäuser

Die Begründung für diese Einschränkungen ist in der Unvereinbarkeit der nutzungsspezifischen Eigenheiten (intensiver Individualverkehr und höherer Störungsgrad) mit den benachbarten Wohngebieten und der geplanten Nutzung zu sehen.

Das Kerngebiet soll damit so emissionsarm wie möglich gestaltet werden, um die an das Allgemeine Wohngebiet angelehnten Orientierungswerte von tags 55 db(A) und nachts 40 dB(A) zu erreichen.

Insgesamt können ca. 26 000 qm Nutzfläche (ca. 33 000 qm Bruttogeschosßfläche) errichtet werden.

Entlang der Verbindungsstraße ist eine langgestreckte Bebauung vorgesehen, deren südliches Ende an der Druseltalstraße durch einen Rundbau akzentuiert wird und dessen nördlicher Teil an die folgenden Bauten des "Dienstleistungsgürtels" anschließt (siehe BPL Nr. III/53 "Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe").

Während die Bebauung im südlichen Teilabschnitt nun ca. 20 - 25 m von der Straße zurückweicht, um einer baumüberstandenen Stellplatzfläche mit Vorfahrten und Grünflächen Platz zu machen, rückt der nächste Gebäudetrakt auch wegeh des sich verengenden Grundstückes dichter an die Verbindungsstraße heran.

Das Kerngebiet ist in zwei Bereiche mit unterschiedlicher Bauweise (b1 und b2) und voneinander abweichenden Maßen der Nutzung unterteilt.

Während die südlichen Grund- und Geschößflächenzahlen von 0,4 und 1,2 aufweisen, werden die nördlichen mit 0,6 und 2,3 festgesetzt.

Die Unterschiede erklären sich aus dem Zuschnitt des Grundstücks und dem städtebaulichen Ziel, einen möglichst gleichmäßig hohen bahnrassenbegleitenden "Dienstleistungsgürtel" zu konzipieren, der zugleich den Schutz der Wohngebiete übernimmt.

Um zu sichern, daß die Arbeitsplätze in den oberen Geschossen der geplanten Dienstleistungsgebäude nicht ihrerseits zu hohen Belastungen ausgesetzt werden, ist der östliche Rand als "lärmbelastete Zone" festgesetzt worden. Dies hat zur Folge, daß von Seiten des Bauträgers lärmschutzwirksame Maßnahmen am Objekt installiert werden müssen.

Die bebaubaren Flächen werden in zwei Teile auch aus klimatischen Gründen unterteilt, um Luftaustausch zu ermöglichen.

5.2 Wohngebiete

Im Plangebiet sind 63 Wohnungen in zweigeschossigen Gebäuden vorhanden. 17 davon werden von der Druseltalstraße und 46 vom Backmeisterweg erschlossen.

Auf rückwärtigen Grundstücken stehen zwei Einfamilienhäuser. Die Wohnungen an der Druseltalstraße sind durch Lärm und Abgase beeinträchtigt.

Die Wohnungen am Backmeisterweg sind weniger belastet, da diese Straße als Sackgasse ausgebildet ist und nur von Anliegern befahren wird.

Die rückwärtigen Grundstücksteile sind ausreichend groß (600 qm - 800 qm) und gut durchgrünt, jedoch besonders bei Ostwind heute nur unzureichend vor Geräuschen geschützt.

Die Planung sieht eine Möglichkeit zum Bau eines Wohngebäudes auf rückwärtigem Grundstück in eingeschossiger Bauweise und die Erweiterung vorhandener Gebäude vor.

Nach dem Bau der im Plangebiet vorgesehenen Bürogebäude werden sich die Wohnbedingungen in dem entstehenden Blockinnenraum deutlich verbessern.

5.2.1 Reines Wohngebiet (WR)

Für die rückwärtigen Gebäude ist Reines Wohngebiet festgesetzt, um den Blockinnenraum von allen Störungen freizuhalten. In ihm sind nur Wohnungen zulässig (siehe Festsetzung durch Text Nr. 2.3).

5.2.2 Allgemeines Wohngebiet (WA)

Ergänzend sollen hier Nutzungen zulässig sein, die das Wohnen ergänzen und das Angebot an Dienstleistungen abrunden.

5.3 Strukturdaten

MK Kerngebiet	22 000 qm
WA Wohngebiet	17 000 qm
Verkehrsfläche	<u>6 850 qm</u>
Gesamt	45 850 qm
	=====

5.4 Ziele der Verkehrsplanung

5.4.1 Vorhandene Situation und allgemeine Planungsziele

Das Planungsgebiet liegt am Kreuzungspunkt einer wichtigen Ost-West-Verkehrstraße mit Anschluß an das Autobahnnetz (über die L 3218 Druseltalstraße) und einer Nord-Süd-gerichteten Verkehrsstraße (Verbindungsstraße), die entsprechend Generalverkehrsplan der Stadt Kassel das Ziel hat, den neuen Fernbahnhof an das Erschließungsnetz der Stadt Kassel anzubinden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt aber auch im Einzugsbereich von 200 - 500 m entfernten öffentliche Nah- und Fernverkehrsstrecken sowie Radwegen und ist damit sehr gut erschlossen.

Die Verbesserung der Fernverkehrsanbindung an das überörtliche Streckennetz durch den Bau der Bundesbahnergänzungsstrecke geht einher mit der Planfeststellung und dem geplanten Neubau der Straßenbahnlinie nach Oberzwehren.

Die Entwicklung im Nahbereich läßt zunehmende Verkehrsdichte erwarten. Es entstehen Standortvorteile für nichtstörende Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe mit vielen Arbeitsplätzen, aber auch Nachteile für Wohnungen an Verkehrsstraßen.

Durch die nachfolgend genannten Maßnahmen sollen negative Auswirkungen auf das noch überwiegend wohngenutzte Umfeld begrenzt werden.

- Festlegung von Kapazitätsgrenzen für den ruhenden Verkehr unter Einbeziehung der öffentlichen Personennahverkehrsangebote.
- Flankierende Maßnahmen durch Anliegerparkausweise in den umliegenden Wohngebieten.

- Lärmschutzmaßnahmen durch Lärmschutzwand entlang der Verbindungsstraße und die nur einmal unterbrochene Bebauung im Kerngebiet.

5.4.2 Druseltalstraße

Obgleich die Verkehrsfläche nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes enthalten ist, wird sie wegen der grundsätzlichen Bedeutung für die Erschließung der geplanten Gebäude erwähnt.

Die Straße wurde zwischen Hasselweg/Eugen-Richter-Straße und Christian-Reul-Straße umgebaut, um dem Abbiegeverkehr in die neue Verbindungsstraße entsprechenden Verkehrsraum zu sichern.

5.4.3 Verbindungsstraße und Erschließungsstraße

Die Deutsche Bundesbahn hat 1986 ein Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt der Verbindungsstraße zwischen Druseltalstraße und Wilhelmshöher Allee durchgeführt. Auf dieser Rechtsgrundlage ist die Straße im Sommer 1990 gebaut worden. Sie ist seit 1991 in die Straßensicherungspflicht der Stadt Kassel übergegangen und als öffentliche Straße gewidmet.

Als städtische Verkehrsstraße ist sie bis auf zwei vorgesehene Zufahrten auf die privaten Grundstücke anbaufrei.

Das Plangebiet grenzt im Norden an die Erschließungsstraße an und kann auch über sie erschlossen werden.

Wegen der relativ intensiven Nutzung auf den als Kerngebiet festgesetzten Flächen ist eine dritte Zufahrt aus der Erschließungsstraße zusätzlich zu den beiden Zufahrten von der hoch belasteten Verbindungsstraße verkehrstechnisch erforderlich.

5.4.4 Ruhender Verkehr

Die zur Weiterbehandlung empfohlene Planungsalternative 1 ist im Rahmen der vorgezogenen Bürgerbeteiligung unter anderem deshalb günstig beurteilt worden, weil sie die Freihaltung des Blockinnenraumes vom ruhenden Verkehr vorsieht.

Dieser ist östlich der geplanten Gebäude angeordnet. Die private Stellplatzfläche wird so den öffentlichen Verkehrsflächen zugeordnet und weiträumig mit Bäumen überstellt.

Der Bau kostenintensiver und die Bodenwasser-Verhältnisse des Gebietes beeinflussender Tiefgaragen wird nicht ausdrücklich gefordert, ist aber, sofern unvermeidbar, zulässig.

Bei der Bemessung der Stellplatzzahlen (Ablösepraxis) sollen die im Nahbereich ausreichend vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel in Ansatz gebracht werden.

Damit die derart beeinflusste Bemessung der Mitarbeiterstellplätze nicht zu verstärktem Druck auf die angrenzenden Wohngebiete führt, können dort flankierende Maßnahmen erforderlich werden (evtl. in Form von Anliegeranrechtsausweisen).

5.4.5 Fußgänger- und Radverkehr

Der im Zusammenhang mit der Verbindungsstraße planfestgestellte Rad- und Fußweg von 3,50 m Breite führt von Norden her kommend (Erschließungsstraße) östlich an den geplanten Gebäuden vorbei und mündet in die Druseltalstraße.

Von Fußgängern und Radfahrern, deren Ziel in westlicher oder südlicher Richtung (Eugen-Richter-Straße) liegt, wird der Backmeisterweg und für solche, die nach Osten wollen, der Rad- und Fußweg an der Verbindungsstraße bevorzugt werden.

5.4.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im fußläufigen Einzugsbereich des Plangebietes sind Haltestellen folgender Bus- und Bahnlinien vorhanden:

1. Am Bahnhof Wilhelmshöhe halten die Straßenbahnen 1, 3, 4, und 6 sowie die Busse 20, 21 und 24 und die Busse der Deutschen Bundesbahn und der KNE. Die fußläufige Entfernung beträgt ca. 500 m.
2. An der Haltestelle Schückingplatz befinden sich die Haltestellen der Straßenbahnenlinien 3, 4 und 6 sowie die Buslinien 20, 21 und 24. Die Entfernung beträgt ebenfalls ca. 500 m.
3. Die Haltestelle am Hasselweg/Ecke Druseltalstraße/Kohlenstraße wird von den Straßenbahnlinien 4 und 6 und von der Buslinie 12 angefahren. Die Entfernung zum Plangebiet beträgt ca. 350 m.
4. Die Haltestelle Virchowstraße/Ecke Kohlenstraße liegt ebenfalls 350 m vom Plangebiet entfernt. An ihr hält neben der Buslinie 12, die von Lohfelden kommende Buslinie 27.

5.5 Ver- und Entsorgung

Im Geh- und Radweg der Verbindungsstraße sind die zur Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität der geplanten Gebäude im Kerngebiet notwendigen Leitungen bereits vorhanden.

Fernmeldeanschlüsse können von der Druseltalstraße bzw. vom Backmeisterweg aus auf die Grundstücke verlegt werden.

Die Abwasserentsorgung erfolgt im Trennsystem. Die in der Verbindungsstraße vorhandenen Kanäle leiten die Abwässer in den Sammler der Druseltalstraße.

Um die kleinklimatischen Verhältnisse im Blockinneren des Plangebietes so optimal wie möglich zu gestalten, soll das Regenwasser möglichst auf dem Grundstück verbleiben.

Es werden deshalb Regenrückhaltebecken und Versickerungssysteme gefordert und nur Spitzenbelastungen in den Regenwasserkanal abgeführt.

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

6.1 Eingriffsminimierung

Im Landschaftsplan ist eine Bewertung der drei Alternativen enthalten, die Gegenstand der vorgezogenen Bürgerbeteiligung waren. Aus dieser Bewertung geht hervor, daß die Alternative 1 den geringsten Eingriff darstellt, obgleich die bebaubare Fläche in ihr am größten dargestellt war. Folgende Gründe wurden dafür angegeben:

- durch die kompakte, zu den Einzelhäusern abgestufte Baustruktur wird ein sehr guter Zusammenhang zwischen der bestehenden und der geplanten Bebauung hergestellt, der für das Stadtbild als positiv anzusehen ist;
- durch die Anordnung der außerhalb des Baukörpers notwendigen PKW-Stellplätze entlang der Verbindungsstraße wird eine Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung der Wohnbebauung im Blockinneren verhindert;
- im rückwärtigen Bereich entsteht eine große zusammenhängende Grünfläche, die in Verbindung mit den vorhandenen Hausgärten über ein relativ hohes Potential für den Artenschutz verfügt;
- durch die Öffnung in dem Baukörper muß diese Variante als die klimatisch günstigere angesehen werden, da sie Luftaustausch möglich macht.

Die Bebauung mit dem im Bebauungsplan festgesetzten Maß der Nutzung wird für vertretbar gehalten.

6.2 Ziele des Landschaftsplanes und ihre Übernahme in den Bebauungsplan

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden die nachfolgend genannten Ziele des Landschaftsplanes weitgehend berücksichtigt:

1. Bestandsicherung und Entwicklung der Hausgartenstrukturen im Wohnsiedlungsbereich Backmeisterweg.

2. Erhaltung und Förderung des extensiven Standortes "ehemalige Bahntrasse" als Biotopschutzfläche und Achse der Pufferzone zwischen geplantem Kerngebiet und Wohnsiedlung.
 3. Generelle Sicherung der Freiflächen westlich der Baugrenzen des geplanten Kerngebietes als Grünflächen und Ausschluß von Versiegelungen und Stellplätzen.
 4. Ebenerdige Stellplatzflächen östlich der Baukörper der Verbindungsstraße zugeordnet. Sicherung von 15 % Grünflächenanteil (1 Baum je 4 Stellplätze).
 5. Minderung der klimatischen Beeinträchtigung durch Unterbrechung der Gebäudefronten des geplanten Kerngebietes in N-S-Richtung in Abständen entsprechend den Organisationseinheiten und Begrünungsmaßnahmen an und auf Gebäudeteilen.
 6. Ausgleich der unvermeidbaren Versiegelung durch Wasserrückhalte- und Versickerungssysteme.
 7. Dachbegrünung auf den Gebäuden im Kerngebiet (I- - III Geschosse).
- Zu 1.: Durch Erhaltungsfestsetzung im Plan der wichtigsten Gehölze ist der Bestand der Hausgärten gesichert.
- Zu 2.: Dieser Forderung wird durch Planzeichen "Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft" und die Festsetzung durch Text Nr. 5.2 entsprochen.
- Zu 3.: Durch die Festsetzung der bebaubaren Fläche und die Festsetzung durch Text Nr. 3 ist die Unbebaubarkeit der westlichen Freiflächen und die Freihaltung von Stellplatzflächen gesichert.
- Zu 4.: Entsprechend Ziffer 3 der Festsetzungen durch Text sind Stellplätze nur innerhalb der vorgesehenen Fläche zulässig.
- Zu 5.: Die Teilung des Baukörpers in zwei Teile ist eine Weiterentwicklung der Alternative 1 wie sie der vorgezogenen Bürgerbeteiligung zugrunde lag und Ergebnis dieses Verfahrens schritt.
- Zu 6.: Das anfallende Regenwasser wird in entsprechenden Rückhaltebecken und Versiegelungs- bzw. Versickerungssystemen auf dem Grundstück festgehalten. Überschüssige Mengen, infolge heftiger Regengüsse werden in den öffentlichen Regenwasserkanal (Trennsystemen) geleitet, der sich in der Verbindungsstraße befindet.
- Zu 7.: Diese Forderung wird durch die Festsetzung durch Text Nr. 5.5 gesichert. Dachbegrünungen werden auf den 1- bis 4geschossigen Gebäuden vorgesehen, weil sie nur auf den niedrigen Häusern ökologisch wirksam werden können.
- ...

6.3 Bilanzierung und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen

Maßgeblich für die Bestands- und Eingriffsbewertung sind der reale und der fiktive Bestand.

Unter realem Bestand werden die Gärten der Wohngebäude am Backmeisterweg und an der Druseltalstraße und unter fiktiven die Flächen der Naumburger Kleinbahn und der landwirtschaftlichen Nutzfläche verstanden.

Ferner gehört zum fiktiven Bestand die komplett hergestellte Verbindungsstraße mit allen planfestgestellten Baumreihen.

Der Eingriff durch Maßnahmen, die ihre Rechtsgrundlage im Bebauungsplan finden sollen, ist im Kerngebiet mit Verlust von 8 460 qm Vegetationsfläche durch die Bebauung (Gesamt GRZ = ca. 0,4) und ca. 3 000 qm durch Stellplätze (St) und Zufahrten beziffert. Eine in der Landschaftsplanung enthaltene Tabelle, die hier wiedergegeben wird, gibt Auskunft über den Umfang der Schädigungen der Naturraumpotentiale.

Potentiale	Art der Beeinträchtigung	Beeinträchtigungsintensität
Wasser	reduzierte Grundwasserneubildung	hoch
Boden	Flächenversiegelung	hoch
Arten und Biotop	Verlust der Pufferwirkung gegenüber der Straße Biotopverlust	gering
Erholung	Verlust von kurzzeitig nutzbarem Freiraum	gering
Klima	Behinderung des Luftaustausches; Verlust von Vegetationsfläche	mittel
Ortsbild	Bebauung einer naturnahen Fläche	gering

Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft sind aus stadtentwicklungsplanerischen Gründen unvermeidbar. Der in die städtebaulichen Strukturen integrierte Standort in der Nähe des IC-Bahnhofes und leistungsfähiger 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 zur Verfügung. 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.

7 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die als Kerngebiet festgesetzten Flächen sind im Eigentum der Stadt Kassel. Sie sollen zur Ansiedlung ergänzender Dienstleistungsbetriebe an private, aber auch öffentliche Träger veräußert werden. Die im westlichen Teil des Plangebietes vorhandenen Grundstücke sind im privaten Eigentum.

Eine Bodenordnung ist nicht erforderlich.

8 Überschlägig ermittelte Kosten der Stadt Kassel

Die Verbindungsstraße ist eine an sich anbaufreie Straße, die von der Deutschen Bundesbahn gebaut wurde. Bis auf die beiden Linksabbiegespuren zu den geplanten Gebäuden im Kerngebiet entstehen für die Stadt Kassel keine Kosten. Die Linksabbiegespur sind mit 150 000,00 DM veranschlagt und sollen über den Grundstückspreis mit den Käufern der städtischen Baugrundstücke verrechnet werden.

Die von der Deutschen Bundesbahn planfestgestellte und gebaute Erschließungsstraße soll an die Stadt Kassel übereignet werden. Die Kosten werden im Rahmen der Erschließungsbeitragsatzung der Stadt Kassel auf die Anlieger umgelegt.

Da die Zufahrt zum Kerngebiet vom Norden her weder im Bebauungsplan noch in der Planfeststellung ausgeschlossen ist und auch die entsprechenden Verkehrsräume zur Verfügung stehen, ist die Zufahrt auf den nördlichen Teil des Plangebietes möglich.

Das nördliche Grundstück wird deshalb in die Anliegerbeitragsberechnung einbezogen. Die Kosten hierfür werden von den Grundstücksbewerbern über die Grunderwerbskosten aufgebracht.

Der Stadt Kassel entstehen somit keine Kosten.

gez.
Bergholter
Baudirektor

Kassel, 08.01.1991/11.04.1991/10.03.1992/03.05.1993/13.09.1993