



Kreisgeschäftsstelle Kassel
Brüderstr 5
34117 Kassel

tel 0561 18 15 8
bund.kassel@bund.net
www.bund-kassel.de



Linie 3,4,6,7,8
Altmarkt

Kassel, den 15.02.06

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BUND gibt zum FNP Entwurf folgende Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Peter und Wilfried Bonnet

Der BUND fordert die nachrichtliche Darstellung der Flächennutzung der Nachbargemeinden.

Mit der Darstellung der Flächennutzungsplanung der Nachbargemeinden werden die erheblichen Defizite in der Regionalen Zusammenarbeit und Planung sichtbar. So sind z.B. im gültigen Regionalplan Nordhessen 2000 riesige Flächen für die Wohnbebauung verankert, die den planerischen Anforderungen an Bevölkerungsentwicklung und Lage (Anschluss an den ÖPNV, Arbeitsplatzversorgung, Entwicklung an zentralen Orten etc.) nicht erfüllen. Um eine abgestimmte und nachhaltige Entwicklung in der Region einzuleiten, muss eine Auseinandersetzung mit den Zielen und den Flächen im 2. Ring eingeleitet werden.

Offensive Werbung für die (Selbst)bindungswirkung der abgestimmten Planung des FNP bei den Entscheidungsträgern in Kommunen und bei Investoren. Minimierung von Abweichungsverfahren auf unvorhersehbare Ausnahmen als Ziel in den Plan aufnehmen. Nachhaltigkeit als Ziel in den FNP aufnehmen.

Beteiligung

Zur Verbreiterung der Diskussion und zum Transport der Inhalte wird angeregt die Pläne aufbereitet an Orten mit großem Publikumsverkehr wie z.B. Einkaufszentren oder Uni auszustellen. Weiterhin erscheinen Thematische Infoveranstaltung sinnvoll.

„2.4 Leitvorstellungen

(...) Auf Verbandsebene können Leitvorstellungen für die gesamte Raumentwicklung formuliert werden.“ S. 21

Dies sollte bereits im Zuge der FNP Aufstellung passieren. Die Leitvorstellungen bilden dann den Pool für die Ziele des FNP und damit den Rahmen zur Ableitung von Maßnahmen und Flächenausweisungen.

„Teilziele

(...) Ausbau des Gewerbe-, Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandortes, u.a. mit den Schwerpunkten“ S. 23

Als Teilziele werden folgende Ergänzungen vorgeschlagen: Gemeinsame Vermarktung, finanzieller Ausgleich über alle Verbandsmitglieder, die planerische Ableitung von Gewerbegebieten jenseits des gemeindlichen Wunsches nach dem „eigenen“ Gewerbegebiet und die Revitalisierung von Gewerbebrachen. Verlagerung des Verkehrs auf schienengebundene Systeme, Bereitstellung bzw. Sicherung von Schienenanschlüssen in Gewerbeschwerpunkten mit relevantem Transportaufkommen. Verlagerung des Autoverkehrs von den Beschäftigten auf attraktive ÖPNV Verbindungen mit begleitenden Maßnahmen wie z.B. Überbauung oder Begrünung der Parkplätze, Jobticketangebote, Ansiedlung von personalintensiven und warenstromarmen Firmen ausschließlich in integrierter, gut an den ÖPNV angebundener Lage.

Aufnahme des Teilziels Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen

Insbesondere im Bereich

Energie:

- Aussagen zur Energieversorgung wie durch Fernwärme oder Nahwärme
- Erhöhte Wärmedämmungsstandards
- Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie
- Energetische Sanierung von Gebieten mit Altgebäudebestand

Wasser:

- Anlagen zur Regenwassernutzung und Grasdächer

Emissionen:

- Minderung von Lichtemissionen
- Umbau von Parkflächen zur Minderung von Lärm und Abgasbelastungen

- Aufstellung und Einarbeitung eines integrierten Verkehrskonzepts

„Mit unterschiedlichen Planungen und Maßnahmen kann dazu beigetragen werden: Im Verbandsgebiet konzentriert sich die Nachfrage stark auf Eigenheimflächen, weniger auf Geschosswohnungsbau. Entsprechend sollte das Angebot gestaltet werden.“ S. 27
Diese Interpretation findet ihre Anhängerschaft in den vermarktungsorientierten Liegenschafts- Bauämtern und den auf vermeintlichen Einkommenssteuersteigerungen Orientierten. Dies führt aber zu einer verkürzten und nicht alle Basisdaten berücksichtigende Sichtweise. Die Berücksichtigung des Trends zur „älteren“ Bevölkerung kann als Chance der Entwicklung begriffen werden. Mit der Schaffung von attraktiven Wohnangeboten mit den Kriterien Barrierefreiheit, Lage in Orts- und Stadtteilzentren mit gutem ÖPNV Anschluss, fussläufiger Nahversorgung, ausreichender ärztlicher Versorgung und kulturellem bzw bei Bedarf auch Tagesbetreuungsangeboten kann der Zwang und die schon zu beobachtende Tendenz des Rückzugs von Älteren in die Zentralen Lagen der Stadt Kassel abgepuffert werden.

Für die BewohnerInnen des 1. Rings stellen entsprechende „verdichtete“ Wohnformen die Chance dar in der vertrauten Umgebung wohnen zu bleiben und frühzeitig das zu groß gewordene Eigenheim für Jüngere frei zu machen. Hier sind flankierende Maßnahmen wie Beratungsangebote, Haus- und Wohnungstauschbörsen im Internet(wie z.B. in Hamburg) oder auch neue Finanzierungsmodelle wie den Hauskauf auf Rentenbasis möglich und sinnvoll.

Mit diesen Maßnahmen kann der Generationswechsel im Bestand forciert werden und so ein ausreichendes Grundstücks- und Hausangebot für Jüngere in allen Verbandsgemeinden, unter Vermeidung von Brachen und „kippenden“ Wohngebieten, gesichert werden.

Die gewählte Formulierung stellt kein Ziel dar, sondern spiegelt das „hinterher rennen“ nach vermeidlichen Investorenwünschen wieder. Das Ziel ist es doch: Allen Bevölkerungsgruppen ein für ihre Bedürfnisse an Versorgung, Wohnform, Arbeitsplatznähe, Freizeitangebot und öffentlicher Verkehrsanbindung attraktives Wohnflächenangebot vorzuhalten. Die Zielformulierung ist entsprechend zu korrigieren.

„Neuausweisungen sollten generell mit der ÖPNV-Erschließung korrespondieren (Schienenanschluss, gute Busverbindung). S. 28

Diese Anforderung ist verbindlicher zu fassen. Die Formulierung „sollte“ ist durch geeignetere Formulierung wie „im FNP erfolgen Neuausweisungen von Wohnbauflächen nur an Standorten mit Schienenanschluss oder guter Busverbindung“ ersetzt werden.

„Die Innenentwicklung ist grundsätzlich vorrangig zu fördern (z.B. durch Umnutzung von gewerblichen oder militärischen Brachflächen, durch Baulückenschluss usw.). Im Einzelfall müssen allerdings auch zusätzliche Flächen für die Entwicklung arrondiert werden können.“ S. 28

Relativierungen haben in Zielsetzungen nichts verloren. Der zweite Satz ist zu streichen.

„Der Umfang des Kompensationsbedarfes kann erst auf der Ebene des Bebauungsplanes genauer abgeschätzt werden, wobei dann auch ein Teil des Ausgleiches auf den Eingriffsflächen erfolgen kann.“ S. 11

Diese Einschätzung entspricht nicht der Arbeitsweise des ZRK. In den FNP Änderungsverfahren erfolgte immer eine Eingriffsbetrachtung mit einer Rahmenabschätzung des Eingriffs- und Ausgleichsvolumens. Diese Praxis wird vom BUND als planerisch und rechtlich richtig und notwendig begrüßt. Die Forderung an Flächen, die noch nicht bebaut sind lautet deshalb eine Eingriffsbetrachtung vorzunehmen und den notwendigen Ausgleich darzulegen. Spätestens mit der Einarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung ist dies in den FNP zu integrieren.

„Integration von Schlüsselprojekten:

(...) Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zum Regionalflughafen.“ S. 11
Der Neubau des Flughafen Calden wird vom BUND nicht als Schlüsselprojekt angesehen.
Die Versenkung von Millionen in eine gut beleuchtete Schafweide mit weiteren umliegenden
Gewerbebrachen lässt keine positiven Effekte auf das Gebiet des ZRK erkennen.

„Es ist auch Aufgabe des FNP, diese Vorhaben zu bewerten und bei der
gemeinsamen Planung zu berücksichtigen - selbst wenn sie, wie z.B. der Ausbau
des Verkehrslandeplatzes Calden, außerhalb der Verbandsgrenzen liegen.“ S.11
Zu welchen Ergebnissen kommt die Bewertung des Neubaus des Flughafens Calden? Welche
Auswirkungen auf das Verbandsgebiet werden bilanziert?

„Integration von Schlüsselprojekten:

(...) Interkommunale Gewerbegebiete“ S. 11

Interkommunale Gewerbegebiete sind ein kleiner Schritt in die richtige Richtung. Der FNP
mit einem mittelfristigen Wirkungszeitraum sollte das Ziel benennen: Gemeinsame
Vermarktung, finanzieller Ausgleich über alle Verbandsmitglieder, die planerische Ableitung
von Gewerbegebieten jenseits des gemeindlichen Wunsches nach dem „eigenen“
Gewerbegebiet und die Revitalisierung von Gewerbebrachen.

„Für das Verbandsgebiet werden folgende Dichtewerte angestrebt:

• Mindestdichte: 25 WE/ha Bruttowohnbauand, • Entwicklungsschwerpunkte: 33
WE/ha.“ S.30

Den Mindestdichtewerten kommt im gesetzlich geforderten Bodenschutz eine große Rolle zu.
Deshalb sind sie verbindlich zu fassen. Die Formulierung angestrebt ist durch geeignetere
Formulierung wie „festgesetzt“; „sind von den abgeleiteten B-Plänen einzuhalten“ oder „sind
aus Gründen des Schutzes des Bodens und Landschaft nicht zu unterschreiten“.

„Dienstleistung, Handel und Gewerbe

Angestrebt wird die Konzentration publikumsintensiver Dienstleistungen auf zentrale
Bereiche (...)

(...)werden folgende interkommunale Planungen vorbereitet bzw. weitergeführt:
Fuldata und Vellmar.“ S.30

Im bestehenden „Gewerbegebiet entlang der Bahnstrecke ist die Nutzung durch
Küchenstudio, Handwerksbetrieben etc eher den klassischen dörflichen Mischgebieten mit
besserer ÖPNV, fussläufigen und Rad- Erschließung für die Kunden zuzuordnen. Eine
weitere Ausdehnung von Gewerbeflächen in diesem geringen Nachfragebereich erhöht den
Druck bestehende Betriebe aus integrierten Lagen auf diese Standorte zu verpflanzen, um die
Erschließungskosten schnell wieder einzuspielen. Dies führt neben ungewünschten neuen
Verkehren auch zu neuen Branchen im besiedelten Bereich.

Die Flächen am Rand von Fuldata und Vellmar sind verkehrstechnisch schlecht
angeschlossen, weiterhin stehen diverse Gewerbebrachen ungenutzt oder untergenutzt zur
Verfügung. Der BUND fordert deshalb die Darstellung nördlich der Niedervellmarerstr als
„Flächen für die Landwirtschaft“ und „Aus Klimatischen Gründen freizuhaltende Flächen“.

„Dienstleistung, Handel und Gewerbe

Angestrebt wird die Konzentration publikumsintensiver Dienstleistungen auf zentrale
Bereiche (...)

Kaufungen und Niestetal“ S. 30

Die Erschließung des Gewerbegebiets an der direkten Autobahnknotenpunktlage ist nur mit
langen Zufahrten möglich. Teile des Gebiets liegen in klimatisch hochrelevanten Bereichen,
weiterhin befinden sich nach § 15 HENatG geschützte Biotope und unmittelbar angrenzende

FFH Gebiete an den beabsichtigten Gewerbeflächen. Im Verbandsgebiet sind ausreichende besser geeignete Flächen für das Gewerbe verfügbar, der finanzielle Ausgleich ist entsprechend zu schaffen.

Der BUND fordert deshalb die Darstellung als „Flächen für die Landwirtschaft“ und „Aus Klimatischen Gründen freizuhaltende Flächen“.

„4.3 Ziele

Zentrales Anliegen des SRK ist die Bereitstellung von ausreichenden Flächenreserven für die künftige Entwicklung im Verbandsgebiet. Bei der Auswahl solcher Flächen sind neben der Frage der Flächengröße, Verfügbarkeit und der Eignung zunehmend hohe qualitative Anforderungen zu stellen. Der Grundsatz des flächen- und ressourcensparenden Umgangs mit Grund und Boden ist zu beachten. S. 29

Das Siedlungsrahmenkonzept (SRK) hat den Anspruch eines Fachplans. Er entwickelt Selbstbindungswirkung bei den Gemeinden und dem ZRK. Eine breite Beteiligung der TÖB's und der Öffentlichkeit erfolgt erst beim Transfer in den Flächennutzungsplan. Hier ist eine klare Trennung des SRK von den Inhalten des FNP (die zum Teil aus dem SRK stammen können) notwendig. Die Ziele des SRK stehen im FNP nicht zur Diskussion, als Ziel für den FNP fordert der BUND die Aufnahme: „Die Flächenbereitstellung für Wohn- und Gewerbeflächen erfolgt aus Gründen des Bodenschutzes, des Klimaschutzes, der Naherholung, des Naturschutzes, aus Kostengründen und der Wahrung von integrierten Flächennutzungen im Bestand.“

„Neuausweisungen in naturräumlich und klimatisch sensiblen Bereichen oder in Bereichen mit nachteiligen Umwelteinwirkungen (besonders Lärm und Luftschadstoffe) sollen nicht erfolgen. S. 29

Diese Anforderung ist verbindlicher zu fassen. Die Ziele des SRK stehen im FNP nicht zur Diskussion, als Ziel für den FNP fordert der BUND die Aufnahme: „im FNP erfolgen Neuausweisungen von Bauflächen nicht in naturräumlich und klimatisch sensiblen Bereichen oder in Bereichen mit nachteiligen Umwelteinwirkungen“.

„Das SRK hat sich bewährt. Auf dieser Grundlage konnten FNP-Änderungen schnell und unproblematisch durchgeführt werden.“ S. 29

Mit dieser Haltung entzieht der ZRK dem FNP die Verbindlichkeit und fördert die Tendenz von zahllosen Einzelfallentscheidungen für zum Teil planerisch nicht abgeleitete und abgestimmte Flächen. Diese Passage sollte deshalb gestrichen werden.

„Zusätzlich werden rund 25 ha aus dem SRK 2015 ohne Plandarstellung aufgenommen, die gezielt bestimmten Gemeinden bzw. Ortsteilen zur Eigenentwicklung gemäss SRK 2015 dienen sollen (siehe Tabelle). Dies entspricht bei einer etwas geringeren Dichte von 25 WE/ha und einer Annahme von 2,5 Einwohnern/WE demnach dem Bedarf von rund 3.600 WE oder knapp 9.000 zusätzlichen Einwohnern.“ S. 31

Die nicht dargestellten Wohnbauflächen sind planerisch nicht abgestimmt. Die zusätzliche Ausweisungsoption für weitere 25 ha widersprechen allen getroffenen Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung, dem Umgang mit den Schutzgütern z.B. des Bodens, der Verbindlichkeit des FNP für Behörden und Gemeinden und den erheblichen Potentialen im Bestand. Weiterhin sind mögliche und sinnvoll Maßnahmen wie Beratungsangebote, Haus- und Wohnungstauschbörsen im Internet(wie z.B. in Hamburg) oder auch neue Finanzierungsmodelle wie den Hauskauf auf Rentenbasis bisher nicht umfassend ergriffen worden. Mit diesen Maßnahmen kann der Generationswechsel im Bestand forciert werden und so ein ausreichendes Grundstücks- und Hausangebot für Jüngere in allen Verbandsgemeinden, unter Vermeidung von Brachen und „kippenden“ Wohngebieten, gesichert werden.

Der BUND lehnt diese „virtuellen“ Wohnbauflächen aus den oben genannten Gründen strikt ab.

„Siedlungsschwerpunkte

Kartographische Darstellung des Siedlungsschwerpunkts 25 ha Nordshausen, Dönche Süd“ S. 34

Diese Siedlungserweiterungsplanung ist ein jahrzehnte altes Relikt. Angesichts der langen Nichtnutzung scheint die Nachfrage nach diesem Standort nicht mehr belegbar. Die mehr als ausreichenden Wohnbauflächenreserven, Potentiale im Bestand und die rückläufigen Bevölkerungszahlen sprechen für die Aufgabe dieser Fläche. Die Fläche eignet sich zur Ausweitung der Pufferzone zum FFH Gebiet Dönche. Weiterhin ist sie z. Teil eine bedeutende klimatische Fläche (s. Themenkarte). Der BUND fordert deshalb die Darstellung als „Flächen für die Landwirtschaft“ und „Aus Klimatischen Gründen freizuhalten Flächen“.

„Eigenentwicklung und überörtlicher Bedarf

Die ausgewiesenen Gewerbeflächen sollen zunächst den Kommunen im Rahmen ihrer Eigenentwicklung ermöglichen, bereits ansässigen Betrieben, bei denen z.B. der Wunsch nach Betriebserweiterung, Verlagerung oder Neuansiedlung besteht, schnell und unbürokratisch geeignete Flächen anbieten zu können.“ S. 36

Die Neuausweisung von Gewerbeflächen ist angesichts der vorhandenen untergenutzten bzw. nicht genutzten Flächen unnötig und steht im Widerspruch zu diversen Schutzgütern und Rechtlichen Anforderungen an diesen Flächen. Es ist überfällig die von Altablagerungen, Altlasten, schwierigen Eigentumsverhältnissen und übertriebenen Gewinnerwartungen blockierten Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen aus dem Weg zu räumen. Als Instrumentarien stehen die Sanierungspflicht bei schädlichen Umweltauswirkungen bei Altlasten, Städtebauliche Sanierungsgebiete, Beratungs- und Vermarktungsunterstützung etc. zur Verfügung. Dieses riesige Potential unbearbeitet zur Seite zu legen widerspricht dem Ziel des Erhalts integrierter Lagen, die Ausweisung von Gewerbegebieten auf landwirtschaftlichen Flächen verschärft das Ungleichgewicht in der Vermarktungsmöglichkeit zu Lasten der Gewerbebrachen. Der BUND fordert die Gewerbebrachenmobilisierung und die Entwicklung und Nutzung geeigneter Instrumentarien zur Revitalisierung der Gewerbebrachen als Ziel des FNP aufzunehmen.

„Flächen, deren Verfügbarkeit dabei im Rahmen des SRK 2015 als problematisch eingestuft worden ist (z.B., weil sie eigentumsrechtlich nicht verfügbar sind), sind dabei bereits ausgenommen.“ S. 36

Dies ist kein zielführendes Kriterium, da auf einigen anderen ausgewiesenen Flächen auch noch Hindernisse vor einem Verkauf als Gewerbefläche zu beseitigen sind. Mit dieser Betrachtungsweise werden die zur Verfügung stehenden Flächen künstlich kleingerechnet. Solche Hindernisse sind durch geeignete Maßnahmen s.o. in Angriff zu nehmen. Wenn ein Investor für eine dieser Flächen schlicht mehr Geld bezahlen würde, wäre diese Fläche schnell wieder in gewerblicher Nutzung.

„Insgesamt werden im SRK weitere ca. 140 ha Gewerbeflächen (entwicklungsfähig) berücksichtigt (incl. KS-Niederzwehren mit ca. 80 ha)“ S. 36

Das SRK steht in diesem Verfahren nicht zur Diskussion. Weitere Gewerbeflächen sind angesichts der Nachfrage und des riesigen nichtgenutzten Potentials nicht abgeleitet und verschlechtern die Chance der Revitalisierung der Gewerbebrachen. Die genannten 140 ha sind planerisch nicht abgestimmt, insbesondere die Fläche KS-Niederzwehren mit ca. 80 ha ist damit das Lange Feld gemeint??? haben erhebliche negative Auswirkungen auf Landschaftsplanerische, naturschutzfachliche und klimatische Belange und werden vom BUND aus diesen Gründen strikt zurückgewiesen. Die Hinweise in Tabelle „Flächenpotentiale für gewerbliche Bauflächen (GE-Flächen) im Verbandsgebiet in ha“ auf weiteren Flächen wird für Flächen die nicht im FNP dargestellt sind als nicht FNP relevant

zurückgewiesen. Einzelne Flächen, die dargestellt sind wird in diesem Schreiben gesondert Stellung genommen.

„Darüber hinaus sind über das beim ZRK geführte Baulandinformationssystem (Stand Juni 2005) zusätzlich mehr als 100 ha Flächen für gewerbliche Nutzungen aufgeführt. Diese Flächen (im FNP als G-Flächen dargestellt), sind noch nicht bebaut, sind aber aus verschiedenen Gründen nicht optimal geeignet oder nicht in vollem Umfang unmittelbar verfügbare Flächen und werden daher nicht als Potenziale bezeichnet.“ S. 36

Dies ist nicht zielführend, da auf einigen anderen ausgewiesenen Flächen auch noch Hindernisse vor einem Verkauf als Gewerbefläche zu beseitigen sind. Mit dieser Betrachtungsweise werden die zur Verfügung stehenden Flächen künstlich kleingerechnet. Solche Hindernisse sind durch geeignete Maßnahmen s.o. in Angriff zu nehmen. Wenn ein Investor für eine dieser Flächen schlicht mehr Geld bezahlen würde, wäre diese Fläche schnell wieder in gewerblicher Nutzung.

„Fachplanungen

(...) Landschaftsplan nach § 4 (2) des Hessischen Naturschutzgesetzes (HENatG)“ S. 16

Die (Teil)Landschaftspläne liegen dem BUND nur für Vellmar und für einige Gemeinden als Entwurf vor. Die Maßnahmen und ihre fachliche Ableitung können für die anderen Gemeinden mit dem zur Verfügung gestelltem Material leider nicht beurteilt werden. So sind die Maßnahmen in der Übersichtskarte nicht zu finden, da Ihnen dort eine Nummerierung fehlt. Der BUND fordert das Defizit von nicht abgestimmten Maßnahmen der Landschaftsplanung durch den zeitnahen Start der ausstehenden Beteiligungsverfahren für die Landschaftspläne zu heilen. Die nicht abgestimmten landschaftsplanerischen Maßnahmen stellen ohne zeitnahe Heilung vor dem weiteren Beteiligungsverfahren des FNP einen schwerwiegenden Verfahrensfehler dar.

Im Anhang A 3-4 ist die Gemeinendenennung „verschwunden“. Nach den Ortsangaben sollte hier wohl Baunatal stehen.

Die Darstellung der Grenzen des LSG Stadt Kassel entspricht nicht dem rechtlichen Stand. Da dies eine nachrichtliche Darstellung ist, ist dies entsprechend zu korrigieren. Daraus ergeben sich einige Flächennutzungen, die mit dem LSG Status nicht zu vereinbaren sind. Z.B. Die Mischbaufläche am ehemaligen Standort Ford in der Frankfurter Str., dort befinden sich im hinteren Grundstücksbereich bis unmittelbar an das Gewässer angrenzende Parkplatzflächen. Im Zuge einer Neunutzung des Geländes sollte mindestens ein 20 Meter Streifen entsiegelt werden. Zur Unterstützung der fachlich sinnvollen Maßnahme ist diese Fläche im LSG sehr gut aufgehoben. Diese Parkplätze sind in ein bestehendes LSG gebaut worden, der BUND hat deshalb den RP aufgefordert diese nichtgenehmigungsfähige Befestigung im LSG und unmittelbar am Gewässer beseitigen zu lassen. Die Mischbaufläche sollte sich sinnvollerweise an der LSG Grenze orientieren, die Flächendarstellung ist entsprechend zu korrigieren.

Im Hinterliegerbereich der Straße An der Kurhessenhalle neben den Kleingärten befindet sich eine Wohnbauflächendarstellung innerhalb der LSG Grenzen. Die Darstellung ist entsprechend zu korrigieren.

„Mit der Benennung des „Vorranggebietes Luftreinhaltung“ werden räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen durch Hausbrand und Verkehr gesetzt. S 43

Der BUND fordert folgende Ziele in den FNP aufzunehmen:

Der Modal Split wird zugunsten der umweltverträglicheren Verkehrsarten, wie ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr, verschoben. Als Zielsetzung wird die Reduktion des MIV-Anteils um je 3% zum status quo in Fünfjahresschritten festgeschrieben.

Der Gebäudebestand wird energetisch saniert. Für die öffentlichen Gebäude wird ein Sanierungsplan für die nächsten fünf Jahre erstellt.

Für die Gebäude in anderem Besitz entwickelt die Verwaltung ein geeignetes Instrumentarium, z. B. in Form erweiterter Städtebaulicher Sanierungspläne, um neben der Beratung und Information über Förderungsmöglichkeiten Einwirkungsmöglichkeit auf Gebäudebesitzer zu gewinnen.

Es werden geeignete Maßnahmen ergriffen um die gesetzliche Verpflichtung zur Beachtung /Umsetzung des Energieeinspargesetzes und der Energieeinsparverordnung bei Nutzungsänderungen, Umbauten und Eigentümerwechsel im Bestand durchzusetzen.

Im FNP wird der Stand der Technik an Energieeinsparungsmöglichkeiten und die umweltfreundlichere Wärmeversorgung mittels Fern- bzw. Nahwärme verankert. Wo keine Fern- bzw. Nahwärmeversorgung möglich erscheint, werden Mindeststandards an einzuhaltende Emissionswerte gefordert wie z.B. die Werte des blauen Engels. Dies ist in den B-Plänen zu konkretisieren und festzusetzen.

Weiterhin fordert der BUND einen maßnahmenorientierter, integrierter Gesamtverkehrsplan für den Ballungsraum Anfang 2006 in Auftrag zu geben. Zielsetzungen des Plans sind insbesondere:

- Überprüfung der Verkehrsprojekte auf deren Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung und Lärmbelastung
- Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung
- Einbindung und Verzahnung der Ziele und Maßnahmen der Nahverkehrspläne
- Sanierung und Erweiterung des Radwegenetzes
- Maßnahmen zur Verbesserungen für den Fußgängerverkehr z.B. im Bereich der Sicherheit, des Komforts und der Barrierefreiheit
- einzuhaltende Kriterien umweltgerechter Verkehrsanbindung in der Bauleitplanung

Dieser Plan wird spätestens alle 7 Jahre fortgeschrieben.

1. Verkehrsaufwand vermeiden

- Wohn- und Mischflächenentwicklung im Innenstadtgebiet,
- Programm „Stadt der kurzen Wege“, Stärkung der Innenstädte und Gemeindezentren,
- LKW-Bündelverkehre (Hauslieferung usw.),
- Förderung der Selbständigkeit von Kindern im Verkehr (mit flankierenden Maßnahmen).

2. Verkehr modal verlagern auf verträgliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, zu Rad, per Bus und Bahn) für Personen und Güter ÖPNV

- Erweitertes Straßenbahnnetz um die Ziele Sandershausen / Heiligenrode, Rothenditmold / Harleshausen
- zur Entlastung der Kasseler Innenstadt und zur Beschleunigung der Tram Bau des Lückenschluss des Straßenbahnnetzes zwischen Fünffensterstraße und Altmarkt im Verlauf von Frankfurterstraße / Steinweg / Brüderstraße.

Radverkehr:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 6% am Gesamtverkehr (Modal Split) auf mindestens 12% bis Ende 2008 durch konsequente Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP)
- Komplettierung des Routensystems
- Anbindung an die Nachbarkommunen
- weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Verbesserung an Knotenpunkten
- direkte und oberirdische Wegführung
- radfahrerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Radfahrerphasen)
- bessere Durchlässigkeit der Hauptverkehrsstraßen, sowie der Innenstädte und kommunalen Zentren für den Radverkehr
- Einrichtung von weiteren Fahrradabstellanlagen, insbesondere vor öffentlichen Gebäuden, Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen
- Bau von B+R-Anlagen zur Verknüpfung von Fahrradfahren und ÖPNV zur Erweiterung des Einzugsbereiches der Haltestellen, besonders in Außenbereichen
- Verwirklichung kurzfristig umsetzbarer und kostengünstiger Maßnahmen (Einrichtung von „Fahrradstraßen“, „Fahrradstreifen“ und „Sicherheitsstreifen“) auf allen dafür geeigneten Straßen
- Imagekampagnen für die vielfältige Nutzbarkeit des Fahrrads Aufklärungskampagnen zugunsten einer stärkeren Rücksichtnahme der um den Straßenraum konkurrierenden Verkehrsteilnehmer
- offizielle Teilnahme der Kommunen und Städte im Ballungsraum Kassel an überregionalen Aktionstagen (z.B. „Mobil ohne Auto“, „In die Stadt ohne mein Auto“) bzw. an Aktionsprogrammen (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Bike +Business“)
- Umsetzung des Beschlusses der Kasseler Stadtverordnetenversammlung, die Rahmenbedingungen für ein fahrradfreundlicheres Kassel zu verbessern.

Fußgängerverkehr:

- Fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Fußgängerphasen)
- direkte und oberirdische Wegführung

Sonstiges

Eine „gleichberechtigte Förderung“ der Verkehre, wie sie von der Politik oft beschworen wird, führte und würde auch weiterhin zu unverantwortlichen Gesundheitsgefährdungen für die BürgerInnen führen. Genau dieses Ziel, die Luft wieder sauberer werden zu lassen und dadurch Gesundheitsvorsorge für die BürgerInnen zu betreiben, verfolgt die EU-Richtlinie 96/62/EG vom 27.9.1996, die Tochterrichtlinie 99/30/EG vom 22.4.1999 und deren

Umsetzung in der 22 BImSchV vom 22.9.2002 in nationales Recht, der der Aktionsplan Rechnung tragen müssten.

Aufgrund der Klimabewertung durch das Land Hessen, der vertiefenden Klimaanalyse des ZRK sind Luftaustauschbahnen festzuschreiben und die entsprechenden Ausgleichsräume zu benennen. Insbesondere ist hier das Lange Feld und Lossetal zu nennen.

Besonders prekär ist aus lufthygienischer Sicht der Einfluss der Windverhältnisse im Kasseler Becken auf die Luftqualität und den Austausch des Luftvolumens. Sie werden bestimmt durch häufig niedrige Windgeschwindigkeiten, häufige Inversionswetterlagen und häufige Nebeltage.

Das hat zur Folge, dass Fragen des Luftaustauschs und die klimatologischen Verhältnisse für die lufthygienische Situation in Kassel "von grundsätzlicher Bedeutung" sind. In der Stadt Kassel besteht ein spezifisches Lokalklima bei dem wegen der Riegelfunktion des Habichtswaldes bei den vorherrschenden Westwinden die kleinräumigen Windsysteme für den Luftaustausch eine wichtige Funktion haben.

Der Festlegung und Erhaltung von Frischluftschneisen kommt daher im Rahmen von Planungen grundlegende Bedeutung zu.

Der BUND fordert als Ziel des FNP aufzunehmen:

Veränderungen, die zur Beeinträchtigung oder Zerstörung der besonderen klimatischen Funktion führen sind unzulässig. Auf aus klimatischen Gründen frei zu haltende Flächen ist eine bauliche Nutzung ausgeschlossen.

Die Klimatisch wichtigen Flächen und Durchlüftungsbahnen werden im FNP als aus klimatischen Gründen frei zu haltende Flächen dargestellt.

Vorrang für Fußgänger, Radfahrer und Öffentlichen Verkehr

Der BUND fordert mehr Mittelbereitstellung für Fußgänger, Radverkehr und Öffentlichen Verkehr sowie Güterlogistik zur Verkehrsverlagerung. Hier ist das Ergebnis aus der Arbeitsgruppe Mobilität der Agenda 21 Kassel zu verwenden.

5.12 Realisierte Beispiele

Die Passage ist als überflüssiger Rückblick zu streichen.

6.2 Bisherige Entwicklung

Konsequenzen für die Bauleitplanung S.57

Was sind denn die Konsequenzen für die Bauleitplanung?? Benennung der Ziele des FNP gehen in den einerseits andererseits Ausführungen verloren.

Der BUND fordert die Ziele klar zu benennen. Wie z.B. Die ausgewiesenen Stadtteil/Ortszentren stellen die Nahversorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs sicher.

Daraus resultiert im Umkehrschluss dass außerhalb dieser definierten Zentren keine Discounter und Läden des täglichen Bedarfs zugelassen werden. Dieses Ziel ist entsprechend aufzunehmen.

„es bestehen nach wie vor - besonders im Stadtgebiet von Kassel - viele stabile und vielfältige Stadtteil- oder Versorgungszentren“ S. 58

Das ist wohl eher ein Wunsch als Realität. Der Strukturwandel in den Orts und Stadtteilzentren war in den letzten Jahren sehr massiv. In etlichen Stadtteilzentren wie in Süsterfeld (Rhönplatz), Phillipinenhof, Harleshausen, Oberzwehren (Brückenhofzentrum), Niederzwehren (Altenbaunarer Str), Rothenditmolde, Fasanenhof (Ihringshäuser Str) oder im Ortszentrum Fuldata-Ihringshausen um nur wenige Beispiele zu nennen, klagen viele Ladenbetreiber über ökonomische Probleme. Dies wird durch stellenweise hohe Fluktuation noch untermauert. Auf der anderen Seite werden weiterhin Ansiedlungen von Vollsortimentern und Discountern außerhalb der Stadtteilzentren zugelassen. Vollzogen ist die Neuansiedlung eines Rewemarkts an der Stadtgrenze zu Fuldata/Ihringshausen welches die Schließung des etablierten und wohnortnaheren Rewemarktes am Felsenkeller zur Folge hatte.

Im Moment betreibt die Stadt Kassel ein B-Planverfahren um einen Vollsortimenter außerhalb des Nahversorgungszentrums Altenbaunarer Str genehmigungsfähig zu machen. Wenn die Struktur mit den kleineren Läden entlang der Altenbaunarer Str. erhalten werden soll, ist eine solche Ausweisung kontraproduktiv. Die mittelfristige Folge dieser Ausweisung wäre der ökonomische Zusammenbruch des historisch gewachsenen Standorts und die autogerechte mall.

„Der nicht tägliche Bedarf soll in den dafür geeigneten und im KEP-Zentren ausgewiesenen, sogenannten integrierten Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentrum, Ortsmitte usw.) konzentriert werden, im Normalfall in Misch- oder Kerngebieten (Darstellung mit M im FNP) oder in Sondergebieten (Darstellung SO). S.59

Ersetzen durch:

„Der nicht tägliche Bedarf **ist** in den dafür geeigneten und im KEP-Zentren ausgewiesenen, sogenannten integrierten Bereichen (Innenstadt, Stadtteilzentrum, Ortsmitte usw.) **zu** konzentrier**en**, im Normalfall in Misch- oder Kerngebieten (Darstellung mit M im FNP) oder in Sondergebieten (Darstellung SO)“

Der BUND fordert das folgende Ziel auf zu nehmen:

„Außerhalb der ausgewiesenen Kernstädte, Nahversorgungs-/Orts- und Stadtteilzentren werden keine Verkaufsflächen größer 400 m² für nahversorgungsrelevante Sortimente zugelassen. Die B-Pläne sind entsprechend anzupassen.“

„Einkaufszentren

Neue Einkaufszentren werden nach Vorgabe des KEP-Zentren nicht zugelassen. Im Verbandsgebiet besteht eine ausreichende Deckung mit solchen Angeboten. Erweiterungen bedürfen einer besonderen Prüfung.“ S.60

Streichen des Satzes „Erweiterungen...“. Das Ziel wird sonst verwässert und die Hintertür für nicht gewünschte Entwicklungen weit geöffnet.

Ergänzung der Passage für die Discounter größer 700 m²

„Neue Discounter größer 700 m² Verkaufsfläche werden nicht zugelassen. Im Verbandsgebiet besteht eine ausreichende Deckung mit solchen Angeboten.“

7.1. Grundlagen

Gesamtverkehrsplan (GVP) S.63

Der BUND fordert einen maßnahmenorientierter, integrierter Gesamtverkehrsplan für den Ballungsraum Anfang 2006 in Auftrag zu gegeben. Zielsetzungen des Plans sind insbesondere:

- Überprüfung der Verkehrsprojekte auf deren Auswirkung auf die Luftschadstoffbelastung und Lärmbelastung
- Erarbeitung von Maßnahmenkonzepten zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung
- Einbindung und Verzahnung der Ziele und Maßnahmen der Nahverkehrspläne
- Sanierung und Erweiterung des Radwegenetzes
- Maßnahmen zur Verbesserungen für den Fußgängerverkehr z.B. im Bereich der Sicherheit, des Komforts und der Barrierefreiheit
- einzuhaltende Kriterien umweltgerechter Verkehrsanbindung in der Bauleitplanung

Dieser Plan wird spätestens alle 7 Jahre fortgeschrieben.

1. Verkehrsaufwand vermeiden

- Wohn- und Mischflächenentwicklung im Innenstadtgebiet,
- Programm „Stadt der kurzen Wege“, Stärkung der Innenstädte und Gemeindezentren,
- LKW-Bündelverkehre (Hauslieferung usw.),
- Förderung der Selbständigkeit von Kindern im Verkehr (mit flankierenden Maßnahmen).

2. Verkehr modal verlagern auf verträgliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, zu Rad, per Bus und Bahn) für Personen und Güter ÖPNV

- Erweitertes Straßenbahnnetz um die Ziele Sandershausen / Heiligenrode, Rothenditmolde / Harleshausen, Schauenburg
- zur Entlastung der Kasseler Innenstadt und zur Beschleunigung der Tram Bau des Lückenschluss des Straßenbahnnetzes zwischen Fünffensterstraße und Altmarkt im Verlauf von Frankfurterstraße / Steinweg / Brüderstraße.

Radverkehr:

- Komplettierung des Routensystems
- Anbindung an die Nachbarkommunen
- weitere Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Verbesserung an Knotenpunkten
- direkte und oberirdische Wegführung
- radfahrerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Radfahrer an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Radfahrerphasen)
- bessere Durchlässigkeit der Hauptverkehrsstraßen, sowie der Innenstädte und kommunalen Zentren für den Radverkehr
- Einrichtung von weiteren Fahrradabstellanlagen, insbesondere vor öffentlichen Gebäuden, Einzelhandels- und Dienstleistungsbereichen
- Bau von B+R-Anlagen zur Verknüpfung von Fahrradfahren und ÖPNV zur Erweiterung des Einzugsbereiches der Haltestellen, besonders in Außenbereichen

- Erhöhung des Radverkehrsanteils von derzeit 6% am Gesamtverkehr (Modal Split) auf mindestens 12% bis Ende 2008 durch konsequente Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP)
- Verwirklichung kurzfristig umsetzbarer und kostengünstiger Maßnahmen (Einrichtung von „Fahrradstraßen“, „Fahrradstreifen“ und „Sicherheitsstreifen“) auf allen dafür geeigneten Straßen
- Imagekampagnen für die vielfältige Nutzbarkeit des Fahrrads Aufklärungskampagnen zugunsten einer stärkeren Rücksichtnahme der um den Straßenraum konkurrierenden Verkehrsteilnehmer
- offizielle Teilnahme der Kommunen und Städte im Ballungsraum Kassel an überregionalen Aktionstagen (z.B. „Mobil ohne Auto“, „In die Stadt ohne mein Auto“) bzw. an Aktionsprogrammen (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Bike +Business“)
- Umsetzung des Beschlusses der Kasseler Stadtverordnetenversammlung, die Rahmenbedingungen für ein fahrradfreundlicheres Kassel zu verbessern.

Fußgängerverkehr:

- Fußgängerfreundliche Lichtsignalschaltungen (Reduzierung von Wartezeiten für Fußgänger an Lichtsignalanlagen, Verlängerung der Fußgängerphasen)
- direkte und oberirdische Wegeführung

Sonstiges

Eine „gleichberechtigte Förderung“ der Verkehre, wie sie von der Politik oft beschworen wird, führte und würde auch weiterhin zu unverantwortlichen Gesundheitsgefährdungen für die BürgerInnen führen. Genau dieses Ziel, die Luft wieder sauberer werden zu lassen und dadurch Gesundheitsvorsorge für die BürgerInnen zu betreiben, verfolgt die EU-Richtlinie, der der Aktionsplan Rechnung tragen müssten.

„Auf Grund der Ergebnisse einer aktuellen Verkehrsuntersuchung ist die Aufnahme einer Trasse für eine Nord-Süd-Verbindung in Kassel sog. „Bahntrasse“ (Stadtteil Nord/Holländische Straße) bis zur Straße Am Auestadion (Zubringer zur A 49) darzustellen (Nr. 3). Die Trasse verläuft zu einem großen Teil auf bzw. parallel zu Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG.“ S. 67

Die Nord-Südverbindung ist zu streichen und als Plandarstellung zu entfernen. Die Trassenüberlegungen arbeiten gegen die Regiotramauslastung, die fast parallel verläuft und die Verkehre wesentlich umweltschonender abwickeln kann. Sie sind mit den Zielen der Verbesserung der Lebensqualität in den Bereichen Naherholung, Wohnen, Luft und Lärm nicht vereinbar. Die Konflikte mit der aufrecht zu haltenden Bahnnutzung und der Flächenwidmung sind nicht gelöst. Eine überlagernde Darstellung erscheint aus dem Planungsrecht nicht zulässig (oder ist an eine kostenintensive, lange Tunnellösung gedacht??).

„Das Straßennetz im Verbandsgebiet ist ausreichend ausgebaut, weist aber einzelne Mängel auf. Zu nennen sind hier stark frequentierte städtische Hauptverkehrsstraßen (z.B. Holländische Straße, Frankfurter Straße), Engpässe in bestimmten Stadtteilen und Ortslagen (Harleshausen, Oberkaufungen) und einige häufig überlastete Knotenpunkte (z.B. Teich-/Loßbergstraße, Wehlheider Kreuzung, Katzensprung).“ S. 64

Die erste Aussage wird geteilt, die Einschätzung der Mängel wird nicht geteilt. An den genannten Punkten bestehen temporäre Auslastungen/Überlastungen, bei denen es in kurzen Zeiten zu Staus kommt. Diese Verkehrsaufkommen sind im Vergleich zu anderen Städten und den dort auftretenden Wegezeiten für den MIV unbedeutend und können vor dem Hintergrund leicht sinkender Fahrzeugzahlen und gefahrener Wegstrecken akzeptiert werden. Die Umsetzung des Ziel den Verkehr auf umweltgerechtere Verkehrsarten zu verlagern und die sichere Abnahme der Wohnbevölkerung bringen weitere Entlastung.

Bau von neuen Straßen mit versprochenen kürzeren Autowegezeiten stehen dem Ziel der Verlagerung auf umweltgerechtere Verkehrsarten entgegen. Deshalb lehnt der BUND neue Straßen im Verbandsgebiet als unnötig und den Zielen entgegenstehend ab. Die Darstellung der Straßen im Plan ist zu entfernen.

„Fußgänger und Radfahrer

Für Fußgänger und Radfahrer bestehen in den Nachbargemeinden inzwischen meist relativ gute Bedingungen.“ S. 65

Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Verbesserungen im Bereich der Fußgänger und Radfahrer sind seit einigen Jahren stark zurückgegangen. Hier besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, siehe auch Forderungen und Ziele weiter oben.

Im Gegensatz zum schienengebundenen ÖPNV fehlen die Darstellung des bestehenden Radwegenetzes und die Planungen für die Ergänzung und die Neuanlage von Verbindungen. Dieses ist in den Plan einzuarbeiten.

„Verbesserung der Integration von Verkehrs und Flächennutzungsplanung und speziell der Einbindung der Verkehrsanlagen in die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen“ S. 65

Ersetzen durch:

Baulich geprägte Flächen sind in integrierten Lagen mit umweltgerechter Verkehrsanbindung auszuweisen, Ziel ist die Siedlung der kurzen Wege.

Als weiteres Ziel fordert der BUND:

Zur Reduzierung des Parksuchverkehrs werden insbesondere in der Kernstadt Kassel „Park“plätze begrünt und deren die Aufenthaltsqualität verbessert.

„Der Weiterbau der A 49 Richtung Gießen und der Neubau der A 44 Richtung Eisenach sind die zwei wichtigsten Maßnahmen im überregionalen Straßennetz. Nach Fertigstellung dieser Ausbaumaßnahmen ist die Einbindung des Verbandsgebietes in das großräumige Verkehrsnetz (Individualverkehr) weitgehend abgeschlossen.“ S. 67

Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Region ist in weit ausreichender Qualität in das überregionale Straßennetz eingebunden. Weitere Autobahnen führen zur Verschlechterung der Lebensqualität in der Region und mit den neu generierten Verkehren zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit. Das ist nicht der Planungsbereich und die Aufgabe des FNP Bundesverkehrswegeplanung zu betreiben oder zu kommentieren. Diese Passage sollte deshalb gestrichen werden.

Die geplante Verdoppelung der Kapazität der A7 wird die Überschreitung von einzuhaltenden Werten im der Luftqualität und dem Lärm weiter verschärfen.

„Zur Entlastung der angrenzenden Ortslagen zählen insbesondere Maßnahmen wie die Ortsumgehung Baunatal-Großenritte (Nr. 10) oder die ortsferne Umgehungsstraße Hertingshausen (Nr. 12)...“ S. 67

Mit dem geforderten maßnahmenorientierter, integrierter Gesamtverkehrsplan sind insbesondere diese Maßnahmen auf ihre Verträglichkeit mit den Zielen der Luftreinhaltung, der Sicherung der Naherholung, alternativen Verkehrslösungen und weiteren landschaftsplanerischen Belangen zu prüfen.

Bis zu einer überfälligen Prüfung sind diese Straßen im Plan nicht darzustellen und als Ausbauziel zu streichen.

„Maßnahmen, die überwiegend der Verbesserung der Erschließung dienen sind z.B. (...) Anbindung von Kassel-Wolfsanger Nord an die Fuldatastraße (Nr. 5).“ S. 67.

Mit dem Straßenbahnanschluss ist das Wohngebiet Wolfsanger Nord sehr gut erschlossen. Der verbliebene Wurmfortsatz der Nordtangente ist für die Gewährleistung der Anbindung an das Straßennetz völlig überflüssig, da mit dem Felsenkeller, der Wolfgraben und weiteren untergeordneten Straßen dies im ausreichenden Umfang gewährleistet ist. Die Wegebeziehung ins Fuldateil ist vom Umfang so unbedeutend, dass sie keinesfalls einen Straßenneubau an dieser Stelle rechtfertigen kann. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen des unmittelbar angrenzenden FFH Gebiets und der Lebensraum zahlreichen Amphibien machen diesen Trassenverlauf für eine intensivere Prüfung zur Zeit und Geldverschwendung.

Maßnahmen im Straßennetz

- 1 Verlängerung Helmarshäuser Straße in KSHarleshausen
- 2 Schenkebieber Stanne/Waldecker Straße in KSJungfernkopf
- 3 Nord-Süd-Verbindungsstraße (Bahntrasse)
- 4 Entlastungsstraße KS-Rothenditmold
- 5 Anbindung KS-Wolfsanger-Nord an die Fuldastraße
- 6 Autobahnanschluß GVZ in Lohfelden
- 7 A44 im Lossetal zwischen KS-Ost und Helsa
- 8 Ortsumgehung Oberkaufungen
- 9 Südumgehung BT - Großenritte (ortsfern)
- 10 Ortsumgehung BT-Großenritte
- 11 Zentrale Stadteinfahrt BT - Altenbauna
- 12 Umgehungsstraße BT- Hertingshausen (ortsfern)
- 13 Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in Ahnatal (Rasental) S. 68

Mit dem geforderten maßnahmenorientierter, integrierter Gesamtverkehrsplan sind insbesondere diese Maßnahmen auf ihre Verträglichkeit mit den Zielen der Luftreinhaltung, der Sicherung der Naherholung, alternativen Verkehrslösungen und weiteren landschaftsplanerischen Belangen zu prüfen.

Stellungnahme zu den noch nicht weiter oben behandelten Maßnahmen:

1. Die Verlängerung der Helmarshäuser Straße durchschneidet das LSG mit einem zweiten Straßenbauwerk in geringer Entfernung. Eine Verlagerung des Verkehrs erscheint nicht sinnvoll, da die Lärm und Abgasbelastung damit insgesamt erhöhen wird. Diese Straße geistert seit Jahren ohne Aussicht auf Realisierung durch diverse Pläne. Konkrete Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger gerade im Bereich der Senke können mit wesentlich geringerem Aufwand realisiert werden. Eine Entlastung kann weiterhin durch die Straßenbahnverlängerung nach Vellmar und die Regiotram erwartet werden. Die Umlagerung der Verkehrsabwicklung vom Auto zum ÖPNV und Rad kann mit einer Geschwindigkeitsreduzierung befördert werden. Ein Neubau mit kürzeren Verbindungszeiten forciert gegenteilige Effekte. Der BUND lehnt deshalb die Beibehaltung der Verlängerung der Helmarshäuser Straße ab.

7. Der BUND fordert bis zur ausstehenden rechtlichen Klärung des Planfeststellungsbeschlusses zu dem geplanten A44 Neubau, sie als Ziel des FNP zu streichen. Eine nachrichtliche Darstellung des Linienkorridors zeigt den momentanen rechtlichen und planerischen Stand korrekter als die gewählte Darstellung eines nicht abgestimmten Straßenverlaufs.

8. Die geplante Ortsumgehung Oberkaufungen stellt wohl zutreffender die Erschließungsstraße für das nicht im FNP dargestellte Baugebiet Stolläcker dar. Das bisherige Verkehrsaufkommen zwischen Oberkaufungen und Nieste/Niestetal rechtfertigen wohl kaum den Bau einer Umgehungsstraße. Mit dem Versuch der Klassifizierung als Umgehungsstraße

soll offensichtlich eine innerörtliche Erschließungsstraße aus der Gemeindlichen Finanzierung verschoben werden. Dies sollten sich der Kreis und die Kreisgemeinden, die dies mit der Kreisumlage mitfinanzieren würden, reiflich überlegen.

9. Für die Ortsumgehung fehlt die Umweltprüfung und eine nachvollziehbare Bedarfsherleitung. Weiterhin wird ein naturschutzfachlich bedeutender Raum mit hohem Naherholungspotential nachhaltig negativ beeinflusst. Ohne eingehende Prüfung unter Beteiligung der TÖBs und der Öffentlichkeit hat eine solche Straßenbauabsicht im FNP nichts verloren. Der BUND fordert sie als Ziel des FNP zu streichen und aus der Plandarstellung zu nehmen.

10. Mit diesem Eingriff wird der Verkehr der historisch gewachsenen Ortserschließung von der Vorderseite auf die Rückseite gelegt. Mit dem Geschwindigkeitsgewinn wird neuer Verkehr generiert. Der BUND fordert angesichts der Inanspruchnahme von hochwertigen landwirtschaftlichen Böden, der absehbare Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets Leisensee und der ausstehenden rechtlichen Klärung des Planfeststellungsbeschlusses zu dem geplanten Straßenneubau, sie als Ziel des FNP zu streichen.

11. Wer hat sich das ausgedacht? Zwischen zwei Steinwurf entfernte verkehrlich gut angebundene Straßen eine neue Straße durch ein topografisch schwieriges Gelände bauen zu wollen, das mit den Kleingärten, Spielplatz, Gartengastronomie eine herausragende Bedeutung für die Naherholung und mit der Friedhofsnutzung ein hohes Ruhebedürfnis hat. Diesen Unsinn kann man kaum fachlich und rechtlich ableiten. Der BUND fordert die ersatzlose Streichung zur Ressourcenschonung des Geldes und des Zeitaufwands.

12. Warum endet die Straße im Nichts? Ist sie etwa nicht mit dem angrenzenden Kreis und der Gemeinde abgestimmt? Für die Ortsumgehung fehlt die Umweltprüfung und eine nachvollziehbare Bedarfsherleitung. Weiterhin wird ein naturschutzfachlich bedeutender Raum mit hohem Naherholungspotential nachhaltig negativ beeinflusst. Ohne eingehende Prüfung unter Beteiligung der TÖBs und der Öffentlichkeit hat eine solche Straßenbauabsicht im FNP nichts verloren. Der BUND fordert sie als Ziel des FNP zu streichen und aus der Plandarstellung zu nehmen.

13. Die Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges in Ahnatal (Rasental) erscheint im Hinblick auf die sich unmittelbar anschließende Ampelanlage an der Kreuzung wenig geschwindigkeitsfördernd. Der Übergang stellt keinen Unfallschwerpunkt dar. Mit der höheren Frequenz der Regiotram ist mit keinem Anstieg der Unfallzahlen und der hinnehmbaren Wartezeit zu rechnen. Im Kasseler Stadtgebiet an den Straßenbahn- und im Umland an den Regiotramstrecken existieren diverse solche signalgesicherten Übergänge. Ein millionenschwerer Umbau erscheint angesichts von erheblichen Defiziten und dem damit verbundenen Finanzbedarf im Radwegenetz als falsche Prioritätensetzung. Zur Optimierung des Verkehrsflusses wird als Alternative die Koppelung/Abstimmung der Signalanlage Bahn mit der Ampelanlage Kreuzung vorgeschlagen. Der BUND fordert die Mittel für den unnötig erscheinenden Umbau in die Verbesserungen des Radwegenetzes oder des ÖPNV zu investieren.

„7.5.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Busverkehr, Sonderverkehre

Das Busnetz soll ergänzt werden durch flexible Angebotsformen wie z.B. Ruftaxi, Sammeltaxi usw., wenn dies die Verkehrsqualität gleichermaßen sichert (...) „S. 70

Wo sind die Versorgungsdefizite? Bitte konkretisieren und im Plan darstellen. Mit diesen Allgemeinplätzen lässt sich nichts anfangen.

„Straßenbahnnetz

(...) Für diese Maßnahmen werden im Anlagenband entsprechende Trassen dargestellt.“ S. 70

Angesichts der Erfahrung im Bereich Lohfelden, wo ein Bauwerk im unmittelbaren potentiellen Trassenbereich errichtet wurde, erscheint es sinnvoll die Trassen im FNP direkt darzustellen. Eine Freihaltung der Trassen ist bei den Straßenbahnen wesentlich bedeutender als bei anderen Verkehrsträgern, da alternative Streckenführungen von vielen Zwangspunkten sehr eingeschränkt werden.

„Maßnahmen im ÖPNV-Netz

Ausbau der Straßenbahn“ S. 71

Prüfung der Erweiterung des Straßenbahnnetz um die Ziele Sandershausen / Heiligenrode, Rothenditmold / Harleshausen und Schauenburg und bei möglich erscheinender Realisierung Aufnahme als Ziel und Darstellung im Plan.

„Einführung der RegioTram“ S. 72

Diese Passage kann in einem wahrscheinlich 10 Jahre geltenden Plan erheblich gekürzt werden. Die Maßnahmen sind bis zum in Kraft treten zum überwiegenden Teil umgesetzt.

„7.5.4 Radverkehr

Daraus resultiert ein besonderer Handlungsbedarf im Verbandsgebiet und die Notwendigkeit des Radwegenetzes in Kassel weiter zu entwickeln und in Form von Vorrangrouten umzusetzen.“ S. 74

Wo besteht besondere Handlungsbedarf? Bitte konkretisieren und im Plan darstellen. Mit diesen Allgemeinplätzen lässt sich nichts anfangen. Das Radwegenetz ist abgesehen von überörtlichen Wanderrouten das Einzige was nicht dargestellt wird. So sind Defizite nicht benannt und dargestellt. Diese Nichtbehandlung bekräftigt das weitere vor sich hindümpeln von Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehr. Handlungsansätze für notwendige Netzergänzungen bzw. Netzverbesserungen sind nicht ablesbar.

Der BUND fordert die Darstellung des Radwegenetzes und von Maßnahmen zur Verbesserung der unbefriedigenden Situation.

„8.1 Technische Infrastruktur

8.1.2 Ziele“ S.76

Der BUND fordert die Aufnahme des Ziels: In Neubaugebieten ist eine Fläche für die Nahwärmeversorgung auszuweisen und in den B-Plan zu übernehmen, sofern keine Anschlussmöglichkeit an das Fernwärmenetz besteht oder ausschließlich Nullenergiehäuser zulässig sind.

8.2 Soziale und kulturelle Infrastruktur S. 77

Konkretisieren oder streichen. Die Frage der stationären Klinkversorgung ist von hohem Wettbewerbsdruck geprägt. Eine abgestimmte und langfristige Planung ist momentan nicht erkennbar. Was passiert mit den infrage gestellten Standorten Kinderkrankenhaus Park Schönfeld und Rotenkreuz Krankenhaus?

Wie verhalten sich die Planungsvorstellungen im FNP zu den beabsichtigten baulichen Veränderungen bei der Museumsneugliederung im Bereich Wilhelmshöhe?

Zum Plan

Warum sind die Moscheen nicht als Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Einrichtungen dargestellt? Die Klassifizierung der Jüdischen Gemeinde als kirchlich erscheint nicht angemessen. Vielleicht ist die allgemeinere Formulierung Religiösen Zwecken dienende Einrichtungen angebrachter.

Auf die Darstellung Post sollte entweder ganz verzichtet werden oder um die wohnortnahe Versorgung darzustellen bzw. einzufordern sind alle Einrichtungen die Brief- und Paketdienste anbieten zur Darstellung zu bringen.

Kassel

Die Landschaftsschutzgebietsgrenzen sind in der rechtswirksamen Form darzustellen. Das Verfahren zur Änderung des LSG Stadt Kassel Habichtswald ist nicht abgeschlossen. Daraus resultiert die Korrektur der rechtlich und planerisch nicht möglichen Darstellung von baulich genutzten Flächen in LSGs wie z.B. das Augustinum, Orthopädische Klinik, Wohnbebauung an der Kurhessenhalle zum Park Schönfeld, der Mühle im Philipppenhof, Mischgebiet ehem. Ford Händler in der Frankfurterstr., Mischbauflächen nördlich der Leipziger Str., Wohnbauflächen nördlich des Wahlebachs

Die Gewerbefläche an der Denhäuserstr ist aus klimatischen Gründen in nicht baulich geprägte Flächen zu wandeln. Zumindest sollte als erster Schritt die Darstellung der Gewerbliche Baufläche an auf die real genutzte Fläche zurückgeführt werden.

Die Darstellung des Geländes der ehem. Jägerkaserne und der angrenzenden ehem. Kaserne als Gewerbefläche entspricht nicht der Planung dort eine gemischte Bauliche Nutzung zuzulassen, besser wäre die Darstellung als Mischbaufläche.

Was ist die Zielvorstellung für den infragegestellten Rote Kreuz Krankenhausstandort?

Die Wohnbebauung mit zum Teil Denkmalgeschützten Häusern im Gewerbegebiet Lilientalstraße sollte zum Schutz der Anwohner vor Emissionen zumindest als Mischbaufläche dargestellt werden.

Die Engstelle des Todenhöfer Grünzugs am Wilhelmshöher Weg ist perspektivisch zu verbreitern. Der BUND fordert die Darstellung der südlich angrenzenden Wohnbauflächen um 60 Meter zurückzunehmen und sie als Flächen für die Landwirtschaft bzw Grünflächen darzustellen.

Wohnbebauung südlich der Ahnatalstr zwischen Rasenallee und Kuckucksweg. Zum Ausschluss einer an dieser Stelle aus klimatischer und landschaftsplanerischer Sicht nicht wünschenswerter rückwärtiger Bebauung ist die Darstellung der Wohnbaufläche auf die bestehende Bauungsgrenze zurückzunehmen. Bei korrekter Darstellung der LSG Grenze liegt ein Teil der im FNP Entwurf dargestellter Wohnbaufläche unzulässigerweise im LSG.

Generell ist die Darstellung von baulich geprägten Flächen in LSG zu prüfen und zu korrigieren.

Zur Sicherung der aus dem Landschaftsplan übernommenen zu sichernden / herzustellenden Grünverbindung nordöstlich der Landwirtschaftlichen Versuchsanstalt wird die Darstellung eines 50 Meter Streifens westlicher der Straße zum Feldlager angeregt.

Aus Lärmschutzgründen und zur Sicherung der Grünverbindung entlang der Bahntrasse Harleshausen/ Jungfernkopf wird die Darstellung eines Streifens als Grünfläche angeregt. Eine rückwärtige Bebauung erscheint in diesem Bereich nicht sinnvoll. Die Wohnbaufläche ist entsprechend zurückzunehmen.

Der BUND fordert die Darstellung der Fläche östlich des Nordfriedhofs als Fläche für die Landwirtschaft. Der Bedarf für weitere Wohnbauflächen ist nicht abgeleitet siehe auch

allgemeiner Teil. Die Wohnbaufläche wird angesichts des Baurechts in unmittelbarer Nachbarschaft Baugebiet Triftweg/Dessenborn absehbar in der Gültigkeitsdauer des FNP von 10 Jahren nicht benötigt und nach den Erfahrungen mit dem angrenzenden Gebiet auch nicht in diesem Zeitraum realisiert werden.

Die Mischbaufläche östlich der Fuldatastr. Ist an die bestehende Bebauungsgrenze zurückzunehmen. Im nördlichen Bereich sind die Flächen als aus landschaftsplanerischen und klimatischen Gründen freizuhaltende Flächen klassifiziert. Eine Bedarfsherleitung ist im allgemeinen Teil nicht nachvollziehbar erbracht worden.

Die Mischbaufläche im Bereich des ehemaligen Massamöbelmarktes sollte auf die Grenze der ausgewiesenen Überschwemmungsgebiets zurückgenommen werden. Gleiches gilt für die Wohnbau- und Mischbauflächen Bleichenweg.

Generell ist die Darstellung von baulich geprägten Flächen in Überschwemmungsgebieten zu prüfen und zu korrigieren.

Die Darstellung der ehemaligen Domäne Gut Kragenhof als Fläche für die Landwirtschaft kollidiert mit der Nutzungsabsicht als Jugendhilfeeinrichtung. Diese Nutzungsabsicht steht wiederum im Widerspruch zum ausgewiesenen LSG.

Zur Sicherung der aus dem Landschaftsplan übernommenen zu sichernden / herzustellenden Grünverbindung entlang der Ahne im Bereich der SO Uni wird die Darstellung Grünfläche auf einem Streifen entlang der Ahne angeregt.

Südlich der Mombachstr im Bereich des Hauptfriedhofs wird die Änderung der Darstellung der Mischbaufläche in Grünfläche angeregt. Der Landschaftsplanentwurf ist dieser Bereich als aus landschaftsplanerischen und klimatischen Gründen freizuhaltende Fläche klassifiziert.

Die Darstellung der Wohnbebauung und des Parkhauses als SO Klinik ist nur als historischer Hinweis nachvollziehbar. Warum wird dies beibehalten?

Wie sehen die Überlegungen für die Nachnutzung des in den nächsten Jahren erklärtermaßen aufzugebenden AVZ Unistandorts aus?

Aus Lärmschutzgründen und zur Sicherung der Grünverbindung entlang der Bahntrasse Wilhelmshöhe/ Langesfeld wird die Darstellung eines Streifens als Grünfläche angeregt. Eine rückwärtige Bebauung erscheint in diesem Bereich nicht sinnvoll. Hier liegen Maßnahmen des Landschaftsplans zur Entwicklung der Naherholungsfunktion und zur Sicherung der Grünverbindung. Die Wohnbaufläche ist entsprechend zurückzunehmen.

Zur Sicherung der Grünverbindung entlang der Losse wird die Darstellung eines Streifens als Grünfläche angeregt. Eine rückwärtige Bebauung erscheint in diesem Bereich nicht sinnvoll. Hier liegen Maßnahmen des Landschaftsplans zur Sicherung der Grünverbindung. Die Wohnbaufläche ist entsprechend zurückzunehmen.

Zur Sicherung der Grünverbindung östlich Waldaus entlang der Marie-Curie Str. wird die Darstellung eines Streifens als Grünfläche angeregt. Eine rückwärtige Bebauung erscheint in diesem Bereich nicht sinnvoll. Hier liegen Maßnahmen des Landschaftsplans zur Sicherung der Grünverbindung. Die Wohnbaufläche ist entsprechend zurückzunehmen.

Ahnatal

Die Darstellung der Wohnbaufläche am westlichen Rand Weimars liegt im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll. Ahnatal verfügt über ausreichendes Nachverdichtungspotential zur Abdeckung von einer möglichen örtlichen Nachfrage. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Fläche für die Landwirtschaft zu ändern.

Die Darstellung der Wohnbaufläche am südöstlichen Rand Weimars liegt im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll. Eine rückwärtige Bebauung erscheint an diesem Standort nicht sinnvoll. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Fläche für die Landwirtschaft zu ändern.

Die Darstellung der Gewerbefläche am nordwestlichen Rand Weimars ist angesichts des nicht ausgeschöpften Potentials im angrenzenden Gewerbegebiet und den Standortvoraussetzungen, die bisher zur Niederlassung von Handwerksbetrieben und lokalem Kleingewerbe geführt hat, nicht sinnvoll. Der BUND regt die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft an.

Die Grünfläche südlich des Kammerbergs sollte nach Westen bis zur vorhandenen Bebauung verlängert werden.

Es wird angeregt die Wohnbaufläche nördlich des Kammerbergs zurückzunehmen, um die Voraussetzungen für die Erstellung eines neuen geteilten B-Plans zu fördern. Der maßlose und bisher offensichtlich am Bedarf vorbeigehende B-Plan könnte dann bei Nichtbebauung innerhalb einer aus Entschädigungsgründen einzuhaltenden Zeit im Nordteil aufgehoben werden.

Die Auskrakung der Wohnbaufläche westlich Heckershausen ist angesichts der Erweiterungsfläche im Süden und dem vorhandenen Nachverdichtungspotential überflüssig. Der BUND fordert aus klimatischen Gründen und Mangels Bedarfs die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft.

Vellmar

Zur Sicherung der Grünverbindung westlich der SO Herkules zum Ahnegrünzug wird die Darstellung eines Streifens als Grünfläche angeregt. Hier liegen Maßnahmen des Landschaftsplans zur Sicherung der Grünverbindung. Die Mischbaufläche ist entsprechend zurückzunehmen.

Welchen Sinn hat der sehr schmale Streifen Gewerbefläche zwischen Mischbau und SO?

Zur Wahrung der Erkennbarkeit der Siedlungsgrenzen und Sicherung des Erwerbsgartenbaus sollte auf die Darstellung als Gewerbefläche an der Berliner Str/ Pflingstweide verzichtet werden.

Fuldatal

Der Zipfel der Wohnbaufläche am östlichen Rand Ihringshausen ist angesichts des Hasenstocks und dem vorhandenen Nachverdichtungspotential überflüssig. Der BUND fordert aus klimatischen Gründen und Mangels Bedarfs die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft.

Die Wohnbaufläche nördlich des Friedhofswegs in Ihringshausen ist angesichts des Hasenstocks und dem vorhandenen Nachverdichtungspotential überflüssig. Der BUND fordert Mangels Bedarfs die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft.

Die Wohnbaufläche am südwestlichen Rand Simmershausens ist angesichts der unbebauten Wohnbauflächen im Norden Simmershausens, des Hasenstocks und riesiger Flächen in Rothwesten bei vorhandenen Nachverdichtungspotential überflüssig. Der BUND fordert aus Landschaftsplanerischen Gründen, die neue Siedlungsgrenze würde eine massive optische Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets Rohrbachtal mit sich bringen, und Mangels Bedarfs die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft.

Der BUND regt für die ehemalige Fritz Erler Kaserne die Darstellung Flächen für die Landwirtschaft im nicht baulich geprägten Bereich und als Mischbaufläche in dem Bereich mit Gebäudebestand an.

Die Darstellung der Wohnbaufläche am nordöstlichen Rand Knickhagen liegt im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll. Eine rückwärtige Bebauung erscheint an diesem Standort nicht sinnvoll. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Fläche für die Landwirtschaft zu ändern.

Schauenburg

Die Darstellung der Wohnbaufläche am südöstlichen Rand Hofs liegt im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Fläche für die Landwirtschaft zu ändern.

Die Gewerbefläche am nordwestlichen Rand Hofs erscheint angesichts der mehr als schwierigen Topographie an diesem Standort nicht sinnvoll. Weiterhin fließt dort ein Gewässer, das mit ausreichendem Puffer in Form einer Grünfläche zu schützen ist. Der BUND fordert aus diesen Gründen und wegen der klimatischen Funktion auf die Darstellung als Gewerbefläche zu verzichten.

Baunatal

Die Wohnbaufläche am nordwestlichen Rand Großenrittes sollte zur Besseren Einbindung in die Landschaft abgerundet werden und in diesem Teil als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt werden.

Es wird angeregt einen Streifen entlang der Leisel in Großenritte als Grünfläche zu sichern.

Zur Sicherung der Grünverbindung zwischen der Gemeinbedarfsläche Altenwohnen und der Wohnbebauung am Westrand Großenrittes wird die Darstellung als Fläche für die Landwirtschaft gefordert.

Die Wohnbaufläche am Westrand Hertingshausen wird aus klimatischen Gründen und angesichts der mehr als ausreichenden Wohnbauflächen Baunatals sowie des Nachverdichtungspotentials abgelehnt.

In Altenritte, Kirchbauna, Gunterhausen und Großenritte liegen etliche baulich geprägte Flächen im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Der BUND regt die Darstellung als Grünfläche an.

Fuldabrück

Die Mischbaufläche am westlichen Rand von Dennhausen/Dittershausen liegt im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Der BUND regt die Darstellung als Grünfläche an.

Der südliche Rand der Wohnbaufläche in Dörnhagen liegt im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Grünfläche zu ändern.

Entlang der A49 im Bereich Bergshausen sollte zum Schutz von potentiellen Bewohnern ein Grünstreifen entlang der Autobahn ausgewiesen werden und die Wohnbauflächendarstellung entsprechend zurückgenommen werden.

In Bergshausen liegen baulich geprägte Flächen im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet der Fulda. Der BUND regt die Darstellung als Grünfläche an.

Kaufungen

Aus Gewässerschutzgründen und aus der wahrscheinlichen Lage im auszuweisenden Überschwemmungsgebiet wird in der Papierfabrik die Darstellung der lossebegleitenden baulich dargestellten Flächen als Grünfläche angeregt.

Aus klimatischen Gründen und wegen der Altablagerungen wird die Darstellung des westlichen Teils des Riffergeländes als Grünfläche gefordert.

Die Wohnbaufläche nördlich Oberkaufungen befindet sich im LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich und fachlich nicht sinnvoll da es sich um einen Altablagerungsstandort handelt. Diese sollten zum Schutz von potentiellen BewohnerInnen nicht bebaut werden. Die Wohnbaufläche ist entsprechend in Fläche für die Landwirtschaft zu ändern.

Zur Sicherung der Grünverbindung zwischen Wohnbebauung und SO Klinik in Oberkaufungen ist die Fläche als Grünfläche darzustellen. Beide Flächen befinden sich zum Teil in einem LSG. Dies ist rechtlich nicht möglich. Die Darstellung ist entsprechend zu korrigieren.

Niestetal

Am Nordwestrand Heiligenrodes befinden sich Wohnbauflächen im ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet und LSG. Der BUND regt die Darstellung als Grünfläche an.

Angesichts der zur Verfügung stehenden Wohnbauflächen in Niestetal (Sandershausen) und dem enormen Nachverdichtungspotentials wird der Bedarf für die Wohnbaufläche am Südrand Heiligenrodes in Frage gestellt.