

Christel von Westernhagen, Am Heilhaus 5, 34127 Kassel

Stadt Kassel
Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Abteilung Stadtplanung
Friedrich-Ebert-Str. 160
34119 Kassel

Kassel, 01.10.2026

Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. V/20 „Henschel-Areal“

Sehr verehrte Damen und Herren,

ich bin im Jahr 2002 nach Kassel gezogen, weil ich mich bewusst für das Heilhaus als meinen Lebens- und Arbeitsort entschieden habe. Seitdem arbeite ich im Heilhaus, engagiere mich ehrenamtlich in der Begleitung sterbender Menschen und lebe in der Heilhaus-Siedlung.

Wie sich das Henschel-Areal künftig gestaltet, ist für mich von großer persönlicher Bedeutung und eng mit der Entwicklung meines eigenen Lebens- und Arbeitsumfeldes verbunden. Ich begrüße ausdrücklich, dass dieses weitgehend abgeschlossene Industrieareal für neue Nutzungen geöffnet wird. Gleichzeitig betrifft die konkrete Planung meinen Lebens- und Arbeitsort und insbesondere die Menschen, die hier wohnen, medizinisch versorgt, gepflegt und bis zu ihrem Lebensende begleitet werden, unmittelbar.

In den vorliegenden Gutachten und Planunterlagen sind aus meiner Sicht Fragen und Widersprüche deutlich geworden, die vor einer abschließenden Entscheidung über den Bebauungsplan geklärt werden müssen.

1. Durchlässigkeit und Verbindung mit dem Stadtteil verbindlich sichern

Ein wesentliches Ziel der Entwicklung des Henschel-Areals war die Öffnung des bislang abgeschlossenen Industrieareals und seine Vernetzung mit dem Stadtteil Rothenditmold. Dieses Ziel war auch ein wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs. Der Siegerentwurf von Coido Architects sieht eine Öffnung und stärkere Durchlässigkeit des Areals vor. In der Begründung zum Bebauungsplan werden entsprechend zahlreiche Verbindungspunkte für den Fuß- und Radverkehr sowie die Öffnung der Kesselschmiede mit Verbindungen zur Brandaustraße beschrieben.

Gerade für das bestehende Quartier westlich der Brandaustraße ist diese Öffnung von großer Bedeutung. Erst durch direkte Fuß- und Radwegeverbindungen entsteht ein tatsächlicher Mehrwert der Entwicklung des Henschel-Areals und wird dessen bisherige Insellage überwunden.

In den aktuellen Planungen sind diese Verbindungen jedoch nicht entsprechend erkennbar bzw. verbindlich gesichert. Sichtbar sind vor allem die Zufahrten für den motorisierten Verkehr. Damit droht ein zentraler städtebaulicher Mehrwert der Entwicklung für den Stadtteil verloren zu gehen.

Ich fordere deshalb, die im städtebaulichen Wettbewerb und im Siegerentwurf von Coido angelegte Durchlässigkeit des Areals für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie die Verbindungen zwischen Henschel-Areal und Rothenditmold verbindlich zu sichern. Ihre tatsächliche Umsetzung darf nicht erst späteren Entscheidungen einzelner Investoren oder Eigentümern überlassen werden.

2. Brandaustraße – widersprüchliche Annahmen zur zukünftigen Verkehrsbelastung

Das Koordinierungsbüro für Raumordnung und Stadtentwicklung weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass entlang der Brandaustraße besonders schutzbedürftige Nutzungen angesiedelt sind und regt vor diesem Hintergrund eine Überprüfung der vorgesehenen Verkehrsführung an. Dieser Einschätzung schließe ich mich ausdrücklich an. Gerade mit Blick auf das Mehrgenerationenhospiz, das MVZ sowie die Pflege- und Wohnangebote sollte geprüft werden, ob die zusätzlichen Verkehre anders geführt werden können.

Besonders kritisch sehe ich die geplante zusätzliche Verkehrsbelastung der Brandaustraße. Dabei stellt sich zunächst die Frage, von welcher zukünftigen Verkehrsentwicklung überhaupt auszugehen ist. Insbesondere bei den KNDS-Parkplatzverkehren legen Verkehrs- und Schallgutachten unterschiedliche Annahmen zugrunde.

Beide Gutachten gehen von 400 für KNDS vorgesehenen Stellplätzen aus, legen der Berechnung der Parkverkehre jedoch unterschiedliche Betriebsannahmen zugrunde. Das Verkehrsgutachten geht ausdrücklich von einem Zweischichtbetrieb aus und berücksichtigt bei vollständiger Nutzung der 400 Stellplätze 1.600 KNDS-Fahrten innerhalb von 24 Stunden (Verkehrsgutachten, S. 34).

Das Schallgutachten berücksichtigt demgegenüber einen Betrieb mit Schichtwechseln auch in der Nacht. Für die KNDS-Nutzung werden jedoch zu Beginn einer Schicht jeweils nur 200 Einparkbewegungen und zum Ende einer Schicht 200 Ausparkbewegungen angesetzt. Daraus ergeben sich 800 Parkbewegungen tagsüber; zusätzlich werden in der ungünstigsten Nachtstunde bis zu 400 Parkbewegungen berücksichtigt (Schallgutachten, S. 79).

Damit werden im Schallgutachten trotz des weitergehenden Betriebs einschließlich Nachtzeit nicht entsprechend höhere Parkverkehre angesetzt als im Verkehrsgutachten mit seinem Zweischichtbetrieb. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei 400 für KNDS vorgesehenen Stellplätzen für die regulären Schichtwechsel jeweils nur 200 ein- und 200 ausparkende Fahrzeuge angenommen werden. Die unterschiedlichen Annahmen der beiden Gutachten müssen deshalb vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens nachvollziehbar erläutert und auf ein einheitliches aktuelles Betriebsszenario abgestimmt werden.

3. Lkw-Verkehr und Valentin-Traudt-Schule

Hinzu kommt ein weiterer Aspekt, der über die unmittelbare Situation an der Brandaustraße hinausgeht. Die vorgesehene Verkehrsführung für Sattelzüge und Lkw mit Anhängern führt dazu, dass diese bei der Ausfahrt aus dem Henschel-Areal auf die Wolfhager Straße nur nach links abbiegen können. Damit werden diese Lkw-Verkehre zwangsläufig an der Valentin-Traudt-Schule vorbeigeführt. Dort besuchen mehr als 1.000 Schüler:innen die Schule.

Ich halte es für bedenklich, eine Verkehrsplanung festzuschreiben, die zusätzliche Lkw-Verkehre nicht nur durch die Brandaustraße mit besonders schützenswerten Nutzungen wie Hospiz sowie ärztlicher und pflegerischer Versorgung führt, sondern anschließend auch unmittelbar an einer großen Schule vorbeileitet. Die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Schüler:innen und insbesondere auf deren Schulwege sollten deshalb ausdrücklich untersucht und bei der Entscheidung über die Verkehrsführung berücksichtigt werden.

4. Lkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Das Verkehrsgutachten sieht für die TVZ West mit Hauptzufahrt Brandaustraße einen Bedarf von 40 Stellplätzen für Lkw und drei weiteren Stellplätzen für Lkw mit Anhänger vor (S. 58). Diese sollen sich ausdrücklich im öffentlichen Straßenraum befinden, überwiegend entlang der angrenzenden Quartiersstraßen und insbesondere für zeitlich begrenzte Standzeiten, beispielsweise bei Anlieferungen, genutzt werden (Verkehrsgutachten, S. 58).

Aus den Unterlagen wird für mich nicht deutlich, in welchen Straßen diese insgesamt 43 Lkw-Stellplätze vorgesehen sind und ob hiervon insbesondere die Brandaustraße betroffen ist. Ich fordere, die Standorte dieser Lkw-Stellplätze im Henschel-Areal verbindlich festzulegen und eine Anordnung in der Brandaustraße auszuschließen. Zusätzliche parkende und wartende Lkw sowie die damit verbundenen An- und Abfahrten, Rangierbewegungen, Lärm- und Abgasbelastungen sind mit den unmittelbar angrenzenden sensiblen Nutzungen – insbesondere Mehrgenerationenhospiz, MVZ sowie Pflege- und Wohnangeboten – nicht vereinbar.

Zudem ist aus den vorliegenden Unterlagen für mich nicht nachvollziehbar, ob die durch diese 43 Lkw-Stellplätze entstehenden Park-, Rangier- sowie An- und Abfahrvorgänge im Schallgutachten berücksichtigt wurden. Dies muss geklärt und gegebenenfalls in der schalltechnischen Untersuchung ergänzt werden.

5. KNDS – Künftige Entwicklung des KNDS-Standortes in der Lärmprognose berücksichtigen

Das Schallgutachten berücksichtigt aktualisierte Betriebsangaben von KNDS und damit umfangreichere Betriebstätigkeiten, insbesondere auch in der Nacht. Gleichzeitig weist das Gutachten jedoch selbst auf weitere mögliche Entwicklungen hin, die noch nicht konkretisiert sind.

Dies betrifft insbesondere den Industriebau Brandaustraße 17. Auf Seite 65 wird ausgeführt, dass KNDS Überlegungen mitgeteilt hat, weitere Teile oder sogar den gesamten Industriebau künftig für eigene Zwecke zu nutzen. In diesem Zusammenhang könnten dort auch neue Gebäude errichtet werden.

Damit ist aus meiner Sicht nicht ausreichend geklärt, ob die im Schallgutachten prognostizierten Belastungen auch die absehbare weitere Entwicklung des KNDS-Standortes vollständig abbilden. Dies ist besonders bedeutsam, weil bereits auf Grundlage der derzeit zugrunde gelegten Betriebsannahmen nächtliche Richtwert- und Spitzenpegelüberschreitungen prognostiziert werden.

Vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens muss deshalb dargestellt werden, welche künftigen KNDS-Nutzungen in der Lärmprognose bereits enthalten sind und welche nicht. Insbesondere muss geprüft werden, welche zusätzlichen Lärmauswirkungen eine weitergehende Nutzung des Industriedarfs durch KNDS haben könnte.

Darüber hinaus können durch die geplante Verlagerung von Verwaltungsgebäuden auf das Henschel-Areal auf dem bestehenden KNDS-Gelände Flächen frei werden, die künftig für Produktionszwecke genutzt werden könnten. Auch daraus entstehen zusätzliche Lärmbelastungen für die umliegenden Straßen und die umliegende Wohnbebauung und die Einrichtungen an der Brandaustraße.

6. Nächtliche Lärmbelastung und fehlende Gesamtlärbetrachtung für Brandaustraße und Am Heilhaus

Das Schallgutachten weist für die bestehende Bebauung an der Brandaustraße und Am Heilhaus sowohl beim Straßenverkehr als auch beim Anlagen- und Gewerbelärm relevante nächtliche Belastungen und teilweise Richtwertüberschreitungen aus. Die jeweiligen Lärmarten werden jedoch getrennt betrachtet.

Eine Gesamtlärmermittlung aus Straßenverkehr, gewerblichen Anlagen und Schienenverkehr wird im Gutachten nur für Immissionsorte vorgenommen, an denen bereits der Straßenverkehr allein die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht oder überschreitet (Schallgutachten, S. 136). Die Brandaustraße und Am Heilhaus 1 sind in dieser Gesamtlärmermittlung nicht enthalten.

Hinzu kommt, dass der Schienenverkehr einschließlich der Rangierbewegungen zwar grundsätzlich in die schalltechnische Untersuchung einbezogen wird, für die Brandaustraße und Am Heilhaus jedoch keine entsprechenden Einzelwerte ausgewiesen werden. Die tabellarische Darstellung des Schienenverkehrslärms bezieht sich ausschließlich auf Immissionsorte innerhalb des Plangebiets.

Damit ist für diese unmittelbar betroffenen Standorte aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar, welcher Gesamtbelastung die dort lebenden, medizinisch versorgten und gepflegten Menschen künftig tatsächlich ausgesetzt sein werden.

Ich fordere daher, für die Brandaustraße und Am Heilhaus eine ergänzende Gesamtlärbetrachtung vorzunehmen, in der Straßenverkehr, Schienenverkehr einschließlich nächtlicher Rangierbewegungen sowie Anlagen- und Gewerbelärm von KNDS und dem Henschel-Areal gemeinsam berücksichtigt und die daraus resultierende Gesamtbelastung nachvollziehbar dargestellt wird.

7. Verkehrslenkung zum geplanten KNDS-Parkhaus prüfen

Die Hauptzufahrt zum bestehenden KNDS-Werksgelände und zu den dort vorhandenen Stellplätzen erfolgt derzeit über die August-Bode-Straße. Vor diesem Hintergrund sollte geprüft werden, ob der Verkehr zu einem überwiegend bzw. ausschließlich von KNDS genutzten neuen Parkhaus ebenfalls über diese bestehende Erschließung geführt werden kann.

Als weitere Alternative ist zu prüfen, ob die im Eigentum von KNDS befindliche ehemalige Bahntrasse im Bereich der Mombachstraße für die Erschließung des KNDS-Parkhauses genutzt werden kann. Dabei sollten die Leistungsfähigkeit der alternativen Zufahrten, die Auswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung und sämtliche erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für die Beschäftigten von KNDS untersucht werden.

Die zusätzlichen Verkehre des geplanten KNDS-Parkhauses dürfen nicht auf eine einzige Zu- und Abfahrt über die Brandaustraße konzentriert werden. Ich fordere, die bestehenden und möglichen Zufahrten zu prüfen und die Parkhausverkehre so auf mehrere geeignete Zu- und Abfahrten zu verteilen, dass einzelne Straßen und die dort angrenzenden Wohn-, Pflege- und Gesundheitseinrichtungen nicht einseitig mit den zusätzlichen Verkehrs- und Lärmbelastungen belastet werden.

8. Dimensionierung und Ausführung des geplanten Parkhauses

Das im Schallgutachten zugrunde gelegte Parkhaus im Gebiet GE(e) 4 ist mit einer Gebäudehöhe von rund 18,5 m vorgesehen; einschließlich Gründach und aufgesetzter PV-Anlage rund 20,88 m (Schalltechnisches Gutachten S 80, Abbildung 21).

Angesichts der Größe und der Nähe zu bestehenden Wohn- und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen muss geprüft werden, ob das Parkhaus in der Höhe deutlich reduziert und der erforderliche Stellplatzbedarf gegebenenfalls durch eine größere Grundfläche ausgeglichen werden kann. Ein niedrigeres Parkhaus würde die Schallabstrahlung aus den oberen Parkebenen in Richtung der angrenzenden Bebauung verringern und damit zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen.

Ebenso sollte geprüft werden, ob eine stärker geschlossene bzw. schallabschirmende Bauweise die Lärmemissionen insbesondere bei einer Nutzung in den Abend- und Nachtstunden vermindern kann.

Ziel sollte eine Parkhauslösung sein, die den Stellplatzbedarf von KNDS erfüllt, zugleich aber Höhe, städtebauliche Wirkung und zusätzliche Lärmbelastungen möglichst begrenzt.

Abschließendes Anliegen

Ich wünsche mir sehr, dass die Entwicklung des Henschel-Areals zu einer tatsächlichen Öffnung des ehemaligen Industrieareals und zu einer Bereicherung für Rothenditmold wird. Dazu gehört für mich aber auch, dass die Auswirkungen der Planung auf die Menschen, die bereits heute hier leben, arbeiten, medizinisch versorgt oder gepflegt werden, angemessen berücksichtigt werden.

Ich fordere daher, die in meiner Stellungnahme aufgezeigten Punkte vor Abschluss des Bebauungsplanverfahrens zu klären und die Planung dort entsprechend anzupassen, wo zusätzliche Verkehrs- und

Lärmbelastungen vermieden oder reduziert werden können. Insbesondere müssen die Verkehrs- und Lärmplanung aufeinander abgestimmt, die Durchlässigkeit des Areals verbindlich gesichert und die Belastungen der Brandaustraße und des angrenzenden Quartiers wirksam begrenzt werden.

Die Entwicklung des Henschel-Areals muss zu einer tatsächlichen Öffnung zum Stadtteil und zu einer Verbesserung für das gesamte Quartier beitragen und darf nicht mit zusätzlichen vermeidbaren Belastungen für die bereits dort lebenden und arbeitenden Menschen einhergehen.

Zudem bitte ich um Bestätigung des fristgerechten Eingangs meiner Stellungnahme.

Freundliche Grüße

Christel von Westernhagen
Tel 0177 288 23 40