

Kassel documenta Stadt
Stadtverordnetenversammlung
Ausschuss für Finanzen,
Wirtschaft und Grundsatzfragen

Geschäftsstelle:
Hauptamt
Büro der
Stadtverordnetenversammlung
Cenk Yildiz
cenk.yildiz@kassel.de
Telefon 0561 787 1225
Fax 0561 787 2182

Rathaus
Obere Königsstraße 8
34117 Kassel
W 224 a

Behördennummer 115
Rechtshinweise
zur elektronischen
Kommunikation
im Impressum unter
www.kassel.de

34112 Kassel documenta Stadt

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Finanzen, Wirtschaft und
Grundsatzfragen
der Stadtverordnetenversammlung
Kassel

Kassel documenta Stadt

19. März 2019
1 von 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **33.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Wirtschaft und
Grundsatzfragen lade ich ein für

**Mittwoch, 27. März 2019, gegen 18:00 Uhr,
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel.**

Tagesordnung:

- 1. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen
gemäß § 100 Abs. 1 HGO für das Jahr 2018; - Liste 7 / 2018 -**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Oberbürgermeister Christian Geselle
- 101.18.1224 -
- 2. Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel
- Radentscheid Kassel**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Oberbürgermeister Christian Geselle
- 101.18.1236 -
(gleichzeitig im Ausschuss für Recht, Sicherheit, Integration und
Gleichstellung)
- 3. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Stadtrat Dirk Stochla
- 101.18.1237 -
(gleichzeitig im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr)

- 4. EU-Fördermittel**
Anfrage der Fraktion FDP+ Freie Wähler + Piraten
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Volker Berkhout
- 101.18.1199 -
- 5. Interaktiver Haushalt / Einholung eines Angebots bei haushaltsdaten.de**
Antrag der AfD-Fraktion
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Michael Werl
- 101.18.1202 -
- 6. Sachstand muslimische Kindertagesstätte**
Anfrage der CDU-Fraktion
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Dr. Michael von Rüden
- 101.18.1226 -
- 7. Hessisches Naturschutzgesetz**
Antrag der Fraktion FDP, Freie Wähler und Piraten
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Volker Berkhout
- 101.18.1238 -
- 8. Grundsteuerreform**
Antrag der Fraktion FDP, Freie Wähler und Piraten
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Volker Berkhout
- 101.18.1239 -
- 9. Absicherung documenta Institut**
Antrag der CDU-Fraktion
Berichterstatter/in: Stadtverordnete Stephanie Schury
- 101.18.1243 -
(gleichzeitig im Ausschuss für Kultur)

Mit freundlichen Grüßen

gez. Volker Zeidler
Vorsitzender

Niederschrift

über die 33. öffentliche Sitzung

des Ausschusses für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

am **Mittwoch, 27. März 2019, 18:45 Uhr**

im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

15. April 2019

1 von 6

Anwesende:

Mitglieder

Volker Zeidler, Vorsitzender, SPD

Dominique Kalb, 1. stellvertretender Vorsitzender, CDU

Dorothee Köpp, 2. stellvertretende Vorsitzende, B90/Grüne

Anke Bergmann, Mitglied, SPD

Sascha Gröling, Mitglied, SPD

Patrick Hartmann, Mitglied, SPD

Anja Möller, Mitglied, SPD

(Vertretung für Wolfgang Decker)

Dr. Günther Schnell, Mitglied, SPD

(Vertretung für Hermann Hartig)

Dr. Michael von Rüden, Mitglied, CDU

Dieter Beig, Mitglied, B90/Grüne

Vanessa Gronemann, Mitglied, B90/Grüne

(Vertretung für Eva Koch)

Boris Mijatovic, Mitglied, B90/Grüne

Gerhard Gerlach, Mitglied, AfD

Michael Werl, Mitglied, AfD

Mirko Düsterdieck, Mitglied, Kasseler Linke

Lutz Getzschmann, Mitglied, Kasseler Linke

Volker Berkhout, Mitglied, Piraten

Teilnehmer mit beratender Stimme

Chuks-Lewis Samuel-Ehiwario, Vertreter des Ausländerbeirates

Klaus Hansmann, Vertreter des Behindertenbeirates

Peter Müller, Vertreter des Seniorenbeirates

Magistrat

Christian Geselle, Oberbürgermeister, SPD

Dirk Stochla, Stadtrat, SPD

Susanne Völker, Stadträtin, parteilos

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung

Thorsten Bork, Hauptamt - Büro der Stadtverordnetenversammlung

Edith Schneider, Hauptamt - Büro der Stadtverordnetenversammlung

Cenk Yildiz, Hauptamt - Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:

Ilona Friedrich, Bürgermeisterin, SPD

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen

Judith Osterbrink, Jugendamt
 Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
 Thomas Bergmann, Revisionsamt
 Wolfram Schäfer, Kämmerei und Steuern
 Stefan Rios, Kämmerei und Steuern
 Maik Bock, Radentscheid Kassel

Tagesordnung:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 100 Abs. 1 HGO für das Jahr 2018; - Liste 7 / 2018 - | 101.18.1224 |
| 2. Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel - Radentscheid Kassel | 101.18.1236 |
| 3. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel | 101.18.1237 |
| 4. EU-Fördermittel | 101.18.1199 |
| 5. Interaktiver Haushalt / Einholung eines Angebots bei haushaltsdaten.de | 101.18.1202 |
| 6. Sachstand muslimische Kindertagesstätte | 101.18.1226 |
| 7. Hessisches Naturschutzgesetz | 101.18.1238 |
| 8. Grundsteuerreform | 101.18.1239 |
| 9. Absicherung documenta Institut | 101.18.1243 |

Vorsitzender Zeidler eröffnet die mit der Einladung vom 19. März 2019 ordnungsgemäß einberufene 33. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Zur Tagesordnung

Auf Antrag von Stadtverordneten Mijatovic, Fraktion B90/Grüne, wird der Tagesordnungspunkt

- 3. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel**
 Vorlage des Magistrats
 - 101.18.1237 -

von der heutigen Tagesordnung wegen Beratungsbedarf abgesetzt.

Vorsitzender Zeidler stellt die so geänderte Tagesordnung fest.

1. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 100 Abs. 1 HGO für das Jahr 2018; - Liste 7 / 2018 -

3 von 6

Vorlage des Magistrats

- 101.18.1224 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die Stadtverordnetenversammlung bewilligt die in der nachfolgenden Liste 7/2018 enthaltene überplanmäßige Aufwendung gemäß § 100 Abs. 1 HGO

im Ergebnishaushalt in Höhe von 391.213,82 €“.

Der Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: AfD

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen gemäß § 100 Abs. 1 HGO für das Jahr 2018; - Liste 7 / 2018 -, 101.18.1224, wird **zugestimmt**.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Hartmann

2. Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel

- Radentscheid Kassel

Vorlage des Magistrats

- 101.18.1236 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Das am 12. November 2018 eingereichte „Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel- Radentscheid Kassel“ wird als unzulässig zurückgewiesen.“

Herr Maik Bock, Sprecher der Vertrauensleute für das Bürgerbegehren, gibt eine Stellungnahme ab und spricht nach der Aussprache ein kurzes Schlusswort. Oberbürgermeister Geselle begründet die Vorlage des Magistrats.

4 von 6

Im Rahmen der Aussprache beantragt Stadtverordneter Düsterdieck, Fraktion Kasseler Linke, den Tagesordnungspunkt heute abzusetzen. Stadtverordneter Mijatovic, Fraktion B90/Grüne, spricht dagegen.

Der Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen fasst bei Zustimmung: Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten
Ablehnung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD
Enthaltung: --
den

Beschluss

Der Geschäftsordnungsantrag der Fraktion Kasseler Linke den Tagesordnungspunkt heute abzusetzen, wird **abgelehnt**.

Vorsitzender Zeidler stellt die Vorlage des Magistrats zur Abstimmung.

Der Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen fasst bei Zustimmung: SPD, CDU, B90/Grüne, AfD
Ablehnung: Kasseler Linke, FDP+FW+Piraten
Enthaltung: --
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel - Radentscheid Kassel, 101.18.1236, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. von Rüden

3. Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel Vorlage des Magistrats - 101.18.1237 -

Abgesetzt

4. EU-Fördermittel

Anfrage der Fraktion FDP+ Freie Wähler + Piraten

- 101.18.1199 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

5. Interaktiver Haushalt / Einholung eines Angebots bei haushaltsdaten.de

Antrag der AfD-Fraktion

- 101.18.1202 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

6. Sachstand muslimische Kindertagesstätte

Anfrage der CDU-Fraktion

- 101.18.1226 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

7. Hessisches Naturschutzgesetz

Antrag der Fraktion FDP, Freie Wähler und Piraten

- 101.18.1238 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

8. Grundsteuerreform

Antrag der Fraktion FDP, Freie Wähler und Piraten

- 101.18.1239 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

9. **Absicherung documenta Institut**
Antrag der Fraktion Kasseler Linke
- 101.18.1243 -

6 von 6

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

Ende der Sitzung: 19:37 Uhr

Volker Zeidler
Vorsitzender

Cenk Yildiz
Schriftführer

Vorlage Nr. 101.18.1224

12. März 2019
1 von 1

**Über- und außerplanmäßige Aufwendungen und Auszahlungen
gemäß § 100 Abs. 1 HGO für das Jahr 2018; - Liste 7 / 2018 -**

Berichterstatter/-in: Oberbürgermeister Christian Geselle

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die Stadtverordnetenversammlung bewilligt die in der nachfolgenden
Liste 7/2018 enthaltene überplanmäßige Aufwendung gemäß § 100 Abs. 1 HGO

im Ergebnishaushalt in Höhe von 391.213,82 €“.

Begründung:

Die Stadtverordnetenversammlung ist gemäß der am 25. September 2018 beschlossenen Richtlinien für die Bewilligung über- und außerplanmäßiger Aufwendungen und Auszahlungen sowie für die Behandlung zusätzlicher Aufwendungen und Auszahlungen aufgrund zweckgebundener Mehrerträge oder Mehreinzahlungen zuständig für die Bewilligung von über- bzw. außerplanmäßigen Aufwendungen und Auszahlungen ab Beträgen i. H. v. 50.000 € je Einzelmaßnahme sowie bei allen unter Ziffer 4.3.4 genannten Sonderfällen.

Die Mehraufwendung/-auszahlung und der Deckungsvorschlag sind auf den Rückseiten des Einzelantrags begründet.

Die beantragte Mehraufwendung/-auszahlung hat keine Auswirkungen auf den Fehlbedarf des Ergebnishaushaltes beziehungsweise den Kreditbedarf des Finanzhaushalts.

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. März 2019 beschlossen.

Christian Geselle
Oberbürgermeister

Zusammenstellung von Einzelanträgen auf Bewilligung
überplanmäßiger Aufwendungen bzw. Auszahlungen

hier: Liste 7/2018

1. Ergebnishaushalt

Nr.	Dez.	Deckende Seite				Empfangende Seite			
		SK	KST	Invest.-Nr.	Betrag in €	SK	KST	Invest.-Nr.	Betrag in €
1	I	776 70 00	900 00 020		391.213,82	671 01 00	200 00 402		391.213,82
									391.213,82

1

- I - / -20-
Dezernat/Amt

Kassel, 21. Januar 2019
Sachbearbeiter/in: Herr Hahn
Telefon: 2002

Antrag auf Bewilligung einer über-/außerplanmäßigen Aufwendung oder Auszahlung

gem. § 100 Abs. 1 HGO gem. § 70 Abs. 3 i. V. m. § 100 Abs. 1 Satz 2 HGO

Haushaltsjahr	2018	
Teil-HH.(Nr./Bez.)	7-20001-A001 Kämmerei und Steuern, Hauptbudget	
Sachkonto	6710100 Immobilienleasing	
Kostenstelle	200 00 402 Vermögens- und Schuldenverwaltung	
Investitions-Nr.		
Vorgangs-Nr. (falls vorhanden)		
Verfügbare Mittel (= Haushaltsansatz ./ Sperrungen + bisherige Bewilligungen)		403.000,00 €
Davon bereits verplant		403.000,00 €
Beantragte über-/außerplanmäßige Mittel *		391.213,82 €

Deckung

(Wenigeraufwendungen/-auszahlungen oder Mehrerträge/-einzahlungen; Mehrerträge/-einzahlungen im Ergebnishaushalt ausschließlich zweckgebunden):

Teil-HH.(Nr./Bez.)	7-90002-A001 Finanzwirtschaft Budget Zinsen	
Sachkonto	7767000 Zinsen u. ähnl. Aufw. an and. Kreditgeber	391.213,82 €
Kostenstelle	900 00 020 Zinsen	
Investitions-Nr.		
Teil-HH.(Nr./Bez.)		
Sachkonto		€
Kostenstelle		
Investitions-Nr.		
Teil-HH.(Nr./Bez.)		
Sachkonto		€
Kostenstelle		
Investitions-Nr.		
Deckungsmittel insgesamt *		391.213,82 €

* Beträge müssen übereinstimmen !

Eingehende Begründung

1. der Mehraufwendung/-auszahlung

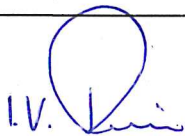
Im Erbbaurechtsvertrag zwischen der Stadt Kassel und der BHT Baugrund Hessen-Thüringen Gesellschaft für BEK mbH & Co. Objekt TFK II Tiefgarage 2. BA KG war das Ende der Grundmietzeit zum 30. Juni 2018 terminiert. Entsprechend wurden auch lediglich Haushaltsmittel bis zum 30. Juni 2018 vorgesehen. Allerdings verschob sich das Ende der Grundmietzeit durch vertragliche Regelungen zwischen den Vertragsparteien auf den 4. Januar 2019.

Eine Abstimmung mit der Rechnungsstelle ist aus nicht mehr nachvollziehbaren Gründen leider unterblieben, so dass keine weiteren Mittel vorgesehen waren.

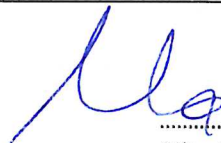
Auch die BHT als Vertragspartner hat das Ausbleiben der Zahlungen nicht bemerkt. Erst am 8. Januar 2019 wurde die Stadt Kassel kontaktiert und die offenen Leasingzahlungen angefordert. Die Nachzahlung der Leasingzahlungen für Juli bis Dezember 2018 wurde umgehend veranlasst.

2. des Deckungsvorschlages

Die Aufwendungen im Sachkonto 776 70 00 - Zinsen und ähnliche Aufwendungen an andere Kreditgeber liegen mit 3,08 Mio € unter dem Ansatz und können daher zur Deckung herangezogen werden.



.....
Unterschrift der Amtsleitung (ggf. Abzeichnung des Dezernenten/der Dezernentin)



.....
Mitzeichnung beteiligter Ämter

Entscheidung:

- Die vorstehend beantragten Mittel und der Deckungsvorschlag werden genehmigt.
 Der Antrag wird abgelehnt.

.....
Datum/Unterschrift

Vorlage Nr. 101.18.1236

26. Februar 2019
1 von 7

**Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel –
Radentscheid Kassel**

Berichterstatter/-in: Oberbürgermeister Christian Geselle

Mitberichterstatter/-in: Stadtrat Dirk Stochla

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Das am 12. November 2018 eingereichte „Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel – Radentscheid Kassel“ wird als unzulässig zurückgewiesen.“

Begründung:

A.

Am 12. November 2018 ist beim Magistrat ein „Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel – Radentscheid Kassel“ eingereicht worden, das den Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids zu folgender Frage zum Inhalt hat:

„Soll die Stadt Kassel die nachfolgenden 8 Ziele umsetzen?“.

Auf dem Unterschriftenblatt findet sich ferner Angaben zu einer Begründung, einem Kostendeckungsvorschlag, eine Benennung der drei Vertrauenspersonen und eine Aufzählung von acht Zielen (Anlage 1).

Das Bürgerbegehren ist nach Angabe der Initiatoren von 21.781 Personen unterzeichnet worden.

B.

Nach § 8b Abs. 4 Satz 2 Hessische Gemeindeordnung (HGO) entscheidet die Stadtverordnetenversammlung über die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens. Das Bürgerbegehren ist zurückzuweisen, da es unzulässig ist.

I.

2 von 7

Die Zulässigkeitsvoraussetzungen des § 8b Abs. 1 Satz 1, Abs. 3 Satz 1 erster Halbsatz, Satz 2 HGO sind insoweit erfüllt, als das Bürgerbegehren eine wichtige Angelegenheit der Gemeinde betrifft, es schriftlich beim Gemeindevorstand eingereicht worden ist und es – formal – die zu entscheidende Frage, eine Begründung, eine Aussage zu den Kosten sowie die Bezeichnung von bis zu drei Vertrauenspersonen enthält. Nach Prüfung von 7.025 Unterschriften genügen 4.700 den Anforderungen des § 8b Abs. 3 Satz 3 HGO, weshalb auch das nach dieser Vorschrift erforderliche Unterschriftenquorum erreicht ist. Danach muss das Bürgerbegehren von mindestens 3 Prozent der bei der letzten Gemeindewahl amtlich ermittelten Zahl der wahlberechtigten Einwohner unterzeichnet sein. Es kann dahinstehen, ob auf die Wahl zur Stadtverordnetenversammlung oder die Direktwahl des Oberbürgermeisters abzustellen ist, da das Quorum in beiden Fällen erreicht ist (3 % von 150.033 Wahlberechtigten bei der Wahl zur Stadtverordnetenversammlung = 4.500 bzw. 3 % von 148.706 Wahlberechtigten bei der Direktwahl des Oberbürgermeisters = 4.461). Ferner ist die Frist des § 8b Abs. 3 Satz 1 zweiter Halbsatz HGO vorliegend nicht zu beachten gewesen, da es sich nicht gegen einen Beschluss der Gemeindevertretung richtet.

II.

Das Bürgerbegehren ist aus mehreren Gründen unzulässig.

Verstoß gegen § 8b Abs. 2 HGO (Negativkatalog)

Nach § 8b Abs. 2 Nr. 1 HGO darf ein Bürgerentscheid nicht über Weisungsaufgaben und Angelegenheiten, die kraft Gesetzes dem Gemeindevorstand oder dem Bürgermeister obliegen, stattfinden.

Ziel 6 beinhaltet unter anderem die Forderung, dass „Fußgängerampeln“ auch ohne Tastendruck auf grün schalten. Ferner wird gefordert, die Knotenpunkte mit eigenen Lichtzeichenanlagen (LZA) für den Radverkehr auszustatten und mit einem Zeitvorsprung gegenüber dem Kraftfahrverkehr für die Freigabezeiten des Radverkehrs zu schalten.

Für die Entscheidung über Lichtzeichenanlagen ist jedoch die Straßenverkehrsbehörde zuständig. Straßenverkehrsbehörde ist in kreisfreien Städten gemäß § 10 Abs. 1 Nr. 2 lit. a) der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten der Oberbürgermeister als Kreisordnungsbehörde. Es handelt sich dabei um eine Auftragsangelegenheit i.S.d. § 4 Abs. 2 HGO, also eine staatliche Aufgabe, die weder in die Zuständigkeit der Gemeindevertretung noch des Gemeindevorstands fällt. Sofern Ziel 2 auf straßenverkehrsbehördliche Anordnungen gerichtet ist, kann es ebenfalls nicht Gegenstand eines Bürgerentscheids und damit dieses Bürgerbegehrens sein.

Verstoß gegen § 8b Abs. 3 S. 2 HGO (bestimmte, zur Abstimmung und Entscheidung gestellte Frage über eine Maßnahme)

Die Unterzeichnenden des Bürgerbegehrens müssen zweifelsfrei erkennen können, worüber und mit welcher Folge im Einzelnen abgestimmt werden soll.

Nach der Rechtsprechung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) muss die zur Entscheidung zu bringende Frage aus dem Antrag mit hinreichender Klarheit und Eindeutigkeit zu entnehmen sein, weil die Bürger wissen müssen, welchen Inhalt das von ihnen unterstützte Begehren hat, und weil auch nur in diesem Fall festgestellt werden kann, dass die notwendige Stimmenzahl für dieses Begehren erreicht wurde (Hess. VGH, Beschluss vom 5. Oktober 2007, Az.: 8 TG 1562/07, juris, Rdn.51).

Ferner entspricht es einem allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass Unmögliches nicht verlangt werden kann. Demzufolge muss die Durchführung der mit dem Bürgerentscheid beehrten Sachentscheidung tatsächlich und rechtlich möglich sein.

Die acht Ziele des Bürgerbegehrens sind teilweise unbestimmt und zum Teil nicht realisierbar.

Das Bürgerbegehren ist teilweise unbestimmt. So enthält Ziel 4 die Forderung, mindestens 5 km Nebenstraßen derart umzugestalten, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Was unter dem Begriff „attraktiv“ zu verstehen ist bleibt unklar. Ferner ist für die Unterzeichnenden der Unterschriftenliste nicht näher bestimmt, was Nebenstraßen (Ziel 4) sind und was vom Nebenstraßennetz (Ziel 5) umfasst sein soll. Im Übrigen wird gefordert, dass die in Ziel 4 geforderten Radrouten „einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein“ sollen. Näher wird die Gestaltung nicht konkretisiert, so dass auch diese Forderung unbestimmt bleibt. Ferner ist Ziel 4 dahingehend widersprüchlich, als zunächst gefordert wird, „die Straßen sollen folgende Anforderungen erfüllen“, um dann zu verlangen, dass sie einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein „müssen“ und der Kfz-Durchgangsverkehr baulich eingeschränkt werden „muss“.

Außerdem grenzt das Bürgerbegehren in den Zielen 2, 3, 6 die Forderungen auf Straßen „in ihrer [der Stadt] Baulast“ ein. Auch wenn davon auszugehen ist, dass wohl die Straßenbaulast gemeint sein dürfte, müssten demnach die Unterzeichnenden der Unterschriftenliste Kenntnis davon haben, welche Straßen in der Straßenbaulast der Stadt Kassel liegen. Diese Kenntnis wird von durchschnittlichen Unterzeichnenden der Unterschriftenliste regelmäßig nicht zu erwarten sein.

Im Übrigen ist unklar, was unter dem Begriff „Gehwegaufpflasterungen“ in Ziel 5 zu verstehen sein soll. 4 von 7

Darüber hinaus bedarf es zur Umsetzung der Forderung in Ziel 3 in der Regel jeweils eines Planfeststellungsverfahrens.

Die Stadt Kassel kann die Planfeststellung nur beantragen, ist aber nicht Genehmigungsbehörde, so dass die Zielsetzung von externen Entscheidungen abhängt, die die Stadt nicht beeinflussen kann. Eine Umsetzung des Ziels 3 innerhalb vorbestimmter Zeiträume - wie es das Bürgerbegehren fordert - ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Dauer eines Planfeststellungsverfahrens und der erforderlichen Entwurfsplanung und des weiteren Verfahrens (vergaberechtliche Ausschreibung, Dauer der Baumaßnahme etc.) nicht möglich.

Es ist davon auszugehen, dass der Umbau eines Streckenabschnittes im Hauptverkehrsnetz der Stadt Kassel mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird. Im bekannten Fall der Loßbergstraße hat ein entsprechender Umbau - ohne Klageverfahren - sechs Jahre gedauert. Einwendung und Klagen durch den Instanzenzug erscheinen hier aber insbesondere vor dem Hintergrund wahrscheinlich, dass die in Ziel 3 geforderte Schaffung der Radverkehrsanlagen, die nach der Forderung durch ein bauliches Element so abgetrennt werden müssen, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist, dazu führt, dass die seitlichen Parkflächen entfallen.

Außerdem wäre im Regelfall eine weitere Folge der Entfall je einer Fahrspur je Fahrtrichtung. Sofern die Parkflächen im Straßenquerschnitt direkt neben die Fahrbahn verlegt würden, würde dies zu einer Reduzierung der Fahrbahnbreite führen, die lediglich eine einspurige Fahrbahnführung je Fahrtrichtung ermöglicht. Auch dies wird mit Sicherheit Klageverfahren und damit Verzögerungen bedingen.

Das Ziel 3 kann vor dem Hintergrund der notwendigen Planfeststellungsverfahren nicht wie gefordert erreicht werden.

Außerdem ist zu beachten, dass sofern die von Ziel 4 erfassten „Nebenstraßen“ in Tempo 30 Zonen liegen, nach der StVO und den dazu erlassenen Verwaltungsvorschriften keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden sollen.

Verstoß gegen § 8b Abs. 3 Satz 2 HGO (Kostendeckungsvorschlag)

Der von § 8b Abs. 3 Satz 2 HGO geforderte Kostendeckungsvorschlag setzt voraus, dass die infolge eines positiven Bürgerentscheids entstandenen Kosten geschätzt werden und zur Finanzierung ein tragfähiger Vorschlag unterbreitet wird.

Die voraussichtlichen Kosten müssen (und können) von den Initiatoren eines Bürgerbegehrens zwar nicht exakt ermittelt werden, in groben Zügen muss die Kostenschätzung aber plausibel erscheinen; dies nicht zuletzt mit Blick auf das ungeschriebene Tatbestandsmerkmal des Täuschungsverbotes.

Vorliegend handelt es sich um einen unzureichenden Kostendeckungsvorschlag. Die geschätzten Investitionskosten unterschreiten die von der Fachverwaltung geschätzten Kosten um ein Vielfaches.

Dies soll anhand einzelner Beispiele verdeutlicht werden:

In Ziel 3 des Bürgerbegehrens wird pro Jahr die Schaffung von mindestens 3 km neuer Radverkehrsanlagen entlang von Hauptverkehrsstraßen in der Baulast der Stadt Kassel in beiden Fahrtrichtungen gefordert. Als Investitionskosten weist die Kostenschätzung für dieses Ziel 2,4 Millionen Euro aus. Dieser Kostendeckungsvorschlag ist defizitär.

Nach einer Kostenschätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes, die unter anderem die in Ziel 1 geforderten Mindestmaße beachtet, für den beispielhaft betrachteten Abschnitt der Frankfurter Straße (Abschnitt Heinrich-Heine-Straße bis Tischbeinstraße (400 m), Abschnitt Tischbeinstraße bis Heinrich-Heine-Straße (400 m)), betragen die Kosten zwischen den Knoten circa 1,25 Millionen Euro ohne Betrachtung der Knotenpunkte, d.h. ohne die erforderlichen Anpassungen der Signalisierung, Markierung und baulichen Anpassung. Der Kostenschätzung der Fachverwaltung liegt ein pauschalierter Quadratmeterpreis von 250 Euro zugrunde. Da die baulichen Anpassungsarbeiten an den angrenzenden Flächen nicht unerheblich sind, müssen diese mit einbezogen werden. So besteht die Notwendigkeit, den anliegenden Gehweg und einen Teilbereich der Fahrbahn mit auszubauen. Erst durch diese Anpassungen ergeben sich technische einwandfreie Baueinheiten, um die Radwege neu anzulegen. In dem zuvor genannten Quadratmeterpreis sind Planungskosten enthalten. In der Kostenschätzung und in dem zugrunde gelegten Quadratmeterpreis sind Kosten für die nicht delegierbaren Aufgaben des Bauherrn bzw. der Stadt Kassel (Kosten für das notwendige Verwaltungshandeln zur Vorbereitung, für die Baurechtsbeschaffung und Umsetzung der Projekte, wofür zusätzliches Personal erforderlich wäre) nicht enthalten. Ein entstehender Personalmehrbedarf ist demnach in der Kostenschätzung noch gar nicht berücksichtigt.

Für einen Kilometer beträgt die Kostenschätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes circa 3,125 Millionen Euro. Für die in dem Bürgerbegehren geforderte Länge von 3 km in jeder Richtung betragen die Kosten demnach mindestens 9,375 Millionen Euro.

Für den beispielhaft betrachteten Abschnitt der Leipziger Straße (Abschnitt Sandershäuser Straße bis Kunigundishof (500 m), Abschnitt Kunigundishof bis Sandershäuser Straße (500m)) beträgt die Kostenschätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes zwischen den Knoten circa 1,54 Millionen Euro.

Für die in dem Bürgerbegehren geforderte Länge von 3 km in jeder Richtung schätzt das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt die Kosten demnach auf mindestens 9,24 Millionen Euro.

6 von 7

Hinsichtlich des weiteren beispielhaft betrachteten Abschnitts der Holländischen Straße (Abschnitt Holländischer Platz bis Mombachstraße (620 m), Abschnitt Mombachstraße bis Holländischer Platz (620 m)) betragen die Kosten zwischen den Knoten einer Kostenschätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes zufolge circa 2,015 Millionen Euro. Für einen Kilometer beträgt die Kostenschätzung circa 3,25 Millionen Euro. Für die in dem Bürgerbegehren geforderte Länge von 3 km in jeder Richtung ergeben sich demnach Kosten von mindestens 9,75 Millionen Euro.

Die Investitionskosten übersteigen somit allein hinsichtlich des Ziels 3 die in der Kostenschätzung des Bürgerbegehrens angegebenen jährlichen Gesamtkosten für die Umsetzung aller acht Ziele des Bürgerbegehrens (5,96 Millionen Euro pro Jahr) deutlich.

Die Investitionskosten des Ziels 7 werden im Kostendeckungsvorschlag mit 0,11 Millionen Euro beziffert. Nach einer Kostenschätzung des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes werden für die Fahrradbügel zur Errichtung der geforderten 1.000 Abstellplätze Kosten in Höhe von 0,15 Millionen Euro und für die Oberflächenherstellung und den Umbau weitere Baukosten in Höhe von circa 0,15 Millionen Euro erforderlich. Demnach belaufen sich die Kosten bereits in dieser einfachen Ausführung auf circa 0,3 Millionen Euro und übersteigen die Kostenschätzung des Bürgerbegehrens um mehr als das Doppelte der dort veranschlagten Summe. Nach den Forderungen im Bürgerbegehren sollen die Abstellplätze überdacht und mit Ladestationen und Druckluftstationen ausgestattet werden. Für den Bau von einfachen überdachten Abstellanlagen wird von Kosten in Höhe von 20.000 Euro für eine überdachte Abstellanlage, die Platz für 8 bis 10 Räder bietet, ausgegangen. Für die Einrichtung von 1.000 überdachten Abstellplätzen ergeben sich damit Kosten in Höhe von bis zu 2.000.000 Euro. Darin enthalten ist eine Ausstattung der Abstellplätze mit Ladestationen und Druckluftstationen.

Das Bürgerbegehren fordert in Ziel 5, dass die Stadt im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten jährlich mindestens acht Maßnahmen im Nebenstraßennetz umsetzt, „damit diese für alle Nutzer, insbesondere für Kinder, sicherer begehbar und mit dem Rad befahrbar wird“. Als Maßnahmen werden u. a. die baulich angelegten Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr genannt. Für das Ziel 5 sind die Investitionskosten auf 0,32 Millionen Euro geschätzt. Für eine für 2019 vorgesehene bauliche Querungsanlage werden die Baukosten vom Straßenverkehrs- und Tiefbauamt auf 50.000 Euro geschätzt, zuzüglich Planungskosten in Höhe von 10.000 Euro. Die Gesamtkosten für eine bauliche Querungsanlage werden demnach auf 60.000 Euro geschätzt.

Gefordert werden acht Maßnahmen, womit die Kosten die Kostenschätzung des Bürgerbegehrens ebenfalls erheblich überschreiten.

7 von 7

Dieses beziffert die „Betriebs-/Folgekosten“ für die einzelnen Ziele insgesamt auf circa 0,53 Millionen Euro pro Jahr. Die Kostenschätzung hinsichtlich der „Betriebs-/Folgekosten“ ist im Kostendeckungsvorschlag linear ausgestaltet. Mit dem Bürgerbegehren wird allerdings die kontinuierliche Umsetzung einer Mindestanzahl einzelner Maßnahmen gefordert. Mit fortlaufender Umsetzung des Bürgerbegehrens muss jeweils eine größere Anzahl an Anlagen respektive Maßnahmen unterhalten bzw. betrieben werden. Dadurch steigen zwangsläufig auch die Betriebs- und Folgekosten. Einen solchen Anstieg bildet die Kostenschätzung des Bürgerbegehrens nicht ab.

Als Finanzierungsvorschlag sieht das Bürgerbegehren eine Erhöhung des Gewerbesteuerhebesatzes von 440 von Hundert auf 460 von Hundert vor. Nach der Stellungnahme des Amtes Kämmerei und Steuern ergäbe sich durch eine Erhöhung des Hebesatzes der Gewerbesteuer von derzeit 440 Prozentpunkten auf 460 Prozentpunkte eine Haushaltsverbesserung in Höhe von 7,2 Millionen Euro. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Hebesatz der Gewerbesteuer in Kassel seit über 20 Jahren unverändert ist und eine Änderung zu einem Ungleichgewicht in der Region Nordhessen und zu einer Abwanderung von Unternehmen führen könnte. Diese Auswirkungen sind nicht kalkulierbar und können das Rechnungsergebnis negativ beeinflussen.

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung vom 18. Februar 2019 entsprechend beschlossen.

Christian Geselle
Oberbürgermeister

Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel - Radentscheid Kassel

Mit meiner Unterschrift beantrage ich gemäß § 8b der Hessischen Gemeindeordnung die Durchführung eines Bürgerentscheids zu folgender Frage:

Soll die Stadt Kassel die nachfolgenden 8 Ziele umsetzen?

Begründung

Unserer Meinung nach ist ein starker Ausbau der Radinfrastruktur in Kassel notwendig, um unsere Stadt lebens- und lebenswerter zu machen. Dabei muss die Trennung der Verkehrsarten eine wichtige Rolle spielen, um mehr Sicherheit im Straßenverkehr für alle Bürger*innen zu schaffen.

Kostendeckungsvorschlag

Kostenschätzung: Die Kosten betragen insgesamt ca. 5,96 Mio. € pro Jahr; das entspricht ca. 29,21 € pro Einwohner und Jahr. Davon entfallen ca. 5,43 Mio. € auf Investitionskosten (Ziel 1: 0,05 Mio. €, Ziel 2: 0,5 Mio. €, Ziel 3: 2,4 Mio. €, Ziel 4: 0,2 Mio. €, Ziel 5: 0,32 Mio. €, Ziel 6: 1,8 Mio. €, Ziel 7: 0,11 Mio. €, Ziel 8: 0,05 Mio. €) und ca. 0,53 Mio. € auf Betriebs-/ Folgekosten (Ziel 1: ohne, Ziel 2: 0,05 Mio. €, Ziel 3: 0,24 Mio. €, Ziel 4: 0,02 Mio. €, Ziel 5: 0,03 Mio. €, Ziel 6: 0,18 Mio. €, Ziel 7: 0,01 Mio. €, Ziel 8: ohne).

Finanzierungsvorschlag: Die Finanzierung soll durch Erhöhung des Gewerbesteuerhebesatzes von 440 v.H. auf 460 v.H. erfolgen. Laut Haushaltsplan 2018 erzielt die Stadt Kassel im Jahr 2018 Gewerbesteuererinnahmen in Höhe von 155 Mio. €. Durch die Erhöhung können jährlich etwa 7 Mio. € Mehreinnahmen erzielt werden.

Hinweis: Der Finanzierungsvorschlag entfaltet keine bindende Wirkung für die Stadt Kassel, d.h. die Stadt kann die Kosten auch durch andere Maßnahmen decken.

Als Vertrauenspersonen werden benannt

- Robbin Meisel, Luisenstraße 10, 34119 Kassel
- Anna Luisa Sümmerrmann, Lange Straße 12, 34131 Kassel
- Maij Bock, Karolinenstraße 5, 34127 Kassel

Die Vertrauenspersonen werden ermächtigt, zur Begründung der Zulässigkeit des Bürgerbegehrens Änderungen vorzunehmen, soweit diese rein redaktioneller und nicht inhaltlicher Natur sind, sowie das Bürgerbegehren bis zum Tag vor der Abstimmungsbekanntmachung gemeinschaftlich zurückzunehmen. Sollten Teile des Begehrens unzulässig sein oder sich erledigen, so gilt meine Unterschrift weiterhin für die verbleibenden Teile.

Ziel 1: Planung nach aktuellem Stand der Technik Alle Planungen und baulichen Maßnahmen in Verantwortung der Stadt Kassel haben sich für den Radverkehr an die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und für den Fußverkehr an die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) in der jeweils gültigen Fassung zu halten. Als Mindestmaße sind die in den Regelwerken genannten Regelbreiten

Name, Vorname	Geburtsdatum
Mustermann, Erika	12.08.1964

Straße und Hausnummer	PLZ	Ort
Wilhelmstraße 2	34117	Kassel

Datum der Unterschrift	Unterschrift	G	U
...2018	Erika Mustermann		Bitte freihalten

Lfd.-Nr. | Anzahl

Eingang

Ziel 5: Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten Die Stadt Kassel setzt im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten jährlich mindestens 8 Maßnahmen im Nebenstraßennetz um, damit dieses für alle Nutzer*innen, insbesondere für Kinder, sicherer begehbar und mit dem Rad befahrbar wird. Maßnahmen sind u.a.:

- Baulich angelegte Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr
- Bauliche Verkehrsberuhigungen
- Gehwegaufpflasterungen

Ziel 6: Sichere Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr Die Stadt Kassel gestaltet pro Jahr mindestens 3 durch Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“) geregelte Kreuzungen in ihrer Baulast so um, dass diese für den Fuß- und Radverkehr sicherer werden. Dabei sollen Fuß- und Radverkehr stets im frontalen Sichtbereich des Kraftverkehrs geführt werden. Dazu gehört mindestens die Anlage von vorgezogenen Seitenräumen für den Fußverkehr sowie von aufgeweiteten Radaufliststreifen (ARAS) für den Radverkehr. Fußgängerampeln schalten auch ohne Tastendruck auf grün.

Die Knotenpunkte sind mit eigenen LSA für den Radverkehr auszustatten und mit einem Zeitvorsprung gegenüber dem Kraftverkehr für die Freigabezeiten des Radverkehrs zu schalten. Zur komfortablen Grünzeitforderung sollen vermehrt Induktionsschleifen eingebaut werden.

Ziel 7: Mehr Abstellanlagen für Fahrräder Die Stadt Kassel errichtet mindestens 1.000 zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder pro Jahr. Die Abstellplätze sollen entsprechend der aktuellen Vorgaben der „Hinweise zum Fahrradparken“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) in der gültigen Fassung ausgeführt sein. Die Abstellplätze sind am Bedarf auszurichten (z.B. Geschäftsstraßen, ÖPNV-Haltestellen, Wohnquartiere) und dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs angelegt werden. Je nach räumlicher Möglichkeit und Nutzer*innengruppen sollen Abstellplätze überdacht und mit Ladestationen sowie Druckluftstationen ausgestattet werden.

Ziel 8: Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs Die Stadt Kassel soll jährlich professionelle Kampagnen durchführen, um die Stadtbevölkerung für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren und dessen Akzeptanz zu stärken. Themen sollen u.a. sein:

- Gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr
- Rechte und Pflichten von Radfahrer*innen und Autofahrer*innen
- Regelungen für Kinder und Begleitpersonen
- Vorteile des Radfahrens

Die erste Kampagne startet innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des Bürgerbegehrens.

zgl. der jeweiligen Sicherheitstrennstreifen zu verwenden. Die Flächenbedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs sind bei der Abwägung von möglichen zulässigen baulichen Varianten verstärkt zu berücksichtigen.

Ziel 2: Kontinuierliche Führung des Radverkehrs Die Stadt Kassel ist im Rahmen ihrer Baulast dafür verantwortlich, dem Radverkehr möglichst durchgängige Radrouten mit kontinuierlichen Führungsformen anzubieten. Sofern der Radverkehr auf Gehwegniveau geführt wird, muss dieser baulich vom Fußverkehr getrennt werden, z.B. durch einen Versatz in der Höhe oder taktil erfassbare Elemente.

Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sind zu vermeiden. Bestehende Infrastrukturen, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, werden schrittweise angepasst. Im Besonderen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg, Radfahrer frei (Z 239 StVO + Z 1022-10)
- nicht benutzungspflichtige Radwege auf Gehwegen

Davon können Wege ausgenommen werden, die nicht an Straßen entlang führen.

Ziel 3: Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen Die Stadt Kassel schafft entlang von Hauptverkehrsstraßen in ihrer Baulast pro Jahr mindestens 3 km neue Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen. Dabei werden zwei Knotenpunkte möglichst lückenlos miteinander verbunden.

Die Radverkehrsanlagen sind mit kontinuierlicher Führungsform, vorzugsweise auf Fahrbahnniveau und nicht zu Lasten der Flächen von Fußgänger*innen oder des ÖPNV, anzulegen. Sie müssen in der Regel durch ein bauliches Element von der Fahrbahn so abgetrennt werden, dass missbräuchliches Befahren, Halten und Parken von Kfz ausgeschlossen ist.

Die Radverkehrsanlagen sind mit einem ebenen und dauerhaft gut befahrbaren Belag zu versehen, der sich durchgängig in einheitlicher Farbe von angrenzenden Flächen visuell absetzt.

Ziel 4: Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen Die Stadt Kassel gestaltet jährlich mindestens 5 km Nebenstraßen so um, dass diese für den Radverkehr attraktiver werden. Die Straßen sollen schnell und komfortabel befahrbar sein, möglichst zu durchgängigen Radrouten verbunden werden und öffentliche Einrichtungen, Geschäftsbereiche und Wohnquartiere miteinander verbinden.

Die Straßen sollen folgende Anforderungen erfüllen:

- Sie müssen einheitlich und gut erkennbar gestaltet sein.
- Der Kfz-Durchgangsverkehr muss baulich (z.B. mittels Fahrbahnverengungen) eingeschränkt werden.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Gesellschaft. Jeder* soll seine Ziele in der Stadt sicher, schnell und komfortabel erreichen können.

Im Bereich der urbanen Mobilität verpasst die Stadt Kassel unseres Erachtens jedoch aktuelle Entwicklungen und unternimmt zu wenig für die Förderung der nachhaltigen Verkehrsmittel - insbesondere des Radverkehrs.

Wir fordern, dass die Stadt und ihr Straßenraum sich den neuen Mobilitätsanforderungen anpassen, um ihren Bewohner*innen eine sichere und komfortable Fortbewegung zu ermöglichen.

Die 8 Ziele zur Förderung des Radverkehrs sind unserer Auffassung nach gut für Kassel, weil

- insbesondere Kinder und andere unsichere Radler*innen geschützt und zum Radfahren ermutigt werden,
- der Umweltverbund aus Rad- und Fußverkehr so wie dem ÖPNV gestärkt wird,
- Luftverschmutzung, Lärm und Klimawirkung reduziert werden und die Gesundheit der Bewohner*innen Kassels langfristig verbessert wird und
- die Lebensqualität in unserer Stadt steigt.

Der Radentscheid wird von einem ehrenamtlichen Team getragen. Bitte unterstützen Sie uns mit einer Spende an:

VCD Hessen e.V.

IBAN: DE33 5009 0500 3100 9532 40

Verwendungszweck „Radentscheid Kassel“.

Bitte senden Sie die Unterschriftenliste bis zum 15. Oktober 2018

an

Radentscheid Kassel

c/o Umwelthaus Kassel e.V.

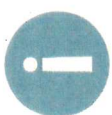
Wilhelmsstraße 2

34117 Kassel

oder geben Sie sie in einer der auf

www.radentscheid-kassel.de/unterschreiben

genannten Sammelstellen ab.



Unsere Ziele



Planung nach aktuellem Stand der Technik



Kontinuierliche Führung des Radverkehrs



Sichere und komfortable Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen



Nebenstraßen als komfortable durchgängige Routen



Sichere Nebenstraßen im Umkreis von Schulen und Kindergärten



Sichere Kreuzungen für Fuß- und Radverkehr



Mehr Abstellanlagen für Fahrräder



Kampagnen zur besseren Akzeptanz des Radverkehrs



RAD ENTSCHEID

Bürgerbegehren zur Förderung des Radverkehrs in Kassel

Jetzt unter-schreiben!



Vorlage Nr. 101.18.1237

4. März 2019
1 von 7

Förderung des Radverkehrs im Gebiet der Stadt Kassel

Berichtersteller/-in: Stadtrat Dirk Stochla

Mitberichtersteller/-in:

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- I. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich ihrer Verantwortung für die Gewährleistung einer stadtgerechten Mobilität in Kassel bewusst und erkennt an, dass dafür der Kfz-Anteil insbesondere bei innerstädtischen Fahrten kurzer Wegestrecken spürbar gesenkt werden muss. Ein adäquates Mittel dafür besteht u. a. in der deutlich beschleunigten Förderung des Radverkehrs. Mit dem Ziel, mehr Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer zu erreichen, soll als Planungs- und Umsetzungsgrundsatz die Trennung der Verkehrsarten gelten.
- II. Die Stadtverordnetenversammlung
 - (1) beauftragt den Magistrat bei der Abwägung von Planungsvarianten innerhalb von Straßenbauprojekten die Belange des Radverkehrs mit hohem Gewicht im Rahmen der geltenden Regelwerke zu berücksichtigen. Sofern in den Regelwerken Mindestmaße für den Radverkehr angegeben sind, sollen diese – soweit baulich möglich – nicht zum Ansatz kommen, sondern es sollen Regelmaße verwendet werden. In jedem Fall ist die Aneinanderreihung von Mindestmaßen zu vermeiden.
 - (2) beauftragt den Magistrat den Radverkehr über längere Strecken einheitlich zu gestalten und in kontinuierlicher Form zu führen. Netzlücken im Haupt- und Nebennetz des Radverkehrs sind zu schließen. Sofern Rad- und Fußverkehr nebeneinander auf einem Niveau geführt werden, sind diese deutlich erkennbar voneinander zu trennen. Um existierende Konflikte zu vermindern, werden bestehende Infrastrukturen, die diesem Grundsatz nicht entsprechen, schrittweise angepasst.

(3) beauftragt den Magistrat einen besonderen Schwerpunkt beim Ausbau sicherer Radrouten auf die Strecken entlang von Hauptverkehrsstraßen zu richten. 2 von 7

(4) beauftragt den Magistrat im Nebenstraßennetz die Radrouten komfortabel und durchgängig befahrbar herzustellen und den Kfz-Durchgangsverkehr dort geeignet zu reduzieren bzw. zu entschleunigen.

(5) beauftragt den Magistrat die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im Umkreis von 500 m um Schulen und Kindergärten sicherer zu machen. Sofern verkehrsbehördliche Maßnahmen sinnvoll erscheinen, bittet die Stadtverordnetenversammlung den Oberbürgermeister entsprechende Anordnungen zu treffen.

(6) bittet den Oberbürgermeister notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen zu treffen, sodass an Lichtsignalanlagen aufgeweitete Radaufstellbereiche oder andere sichere und für den Kfz-Verkehr deutlich wahrnehmbare Radverkehrsführungen entstehen und i. d. R. kontaktlose Technologien zur Grünzeitanforderung für Radfahrer eingesetzt werden.

(7) beauftragt den Magistrat ein Programm zur Steigerung der Anzahl der Radabstellplätze in Ausführung und Ausstattung nach dem Stand der Technik aufzulegen.

Als grobes Maß für den Bedarf gilt dabei, dass die Anzahl öffentlich nutzbarer Radabstellplätze in einem Bezugsgebiet ca. 20 % der Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum betragen soll.

(8) beauftragt den Magistrat eine als dauerhaft angelegte Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Verkehr, die alle Verkehrsarten adressiert, in Verbindung mit fördernder Öffentlichkeitsarbeit für den Rad- und Fußverkehr sowie den Öffentlichen Personennahverkehr aufzulegen.

III. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass zur Förderung des Radverkehrs flächenbezogene Zielkonflikte mit anderen Verkehrs- bzw. Nutzungsarten gelöst werden müssen. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, bei allen künftigen Maßnahmen die Bedarfe für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr kritisch zu bewerten und auch Planungsvarianten vorzuschlagen, bei denen Fahrspuren bzw. Kfz-Stellplätze ganz oder teilweise wegfallen. Dabei ist jeweils aufzuzeigen, wie bzw. zu welchem Grad die bisherigen Verkehrs- und Nutzungsfunktionen zukünftig erfüllt werden können.

IV. Die Stadtverordnetenversammlung ist sich bewusst, dass für den beschleunigten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur mehr Ressourcen als

bisher notwendig sind. Der Magistrat wird deshalb aufgefordert, noch im Jahr 2019 mindestens eine zusätzliche, unbefristete Stelle für den Radverkehr einzurichten und ab dem Jahr 2020 zwei weitere, unbefristete Stellen einzuplanen.

Darüber hinaus sollen ab 2020 pro Jahr mindestens 500.000 Euro zusätzlich für Radverkehrsmaßnahmen in den Haushalt eingeplant werden, die vorwiegend als städtische Eigenanteile für spezifisch geförderte Radverkehrsprojekte dienen können. Angestrebt wird, dass mit Eigenmitteln und Förderung im Durchschnitt mindestens 1,5 Mio. Euro zusätzlich pro Jahr für den Radverkehr aufgewandt werden.

- V. Der Magistrat wird aufgefordert, die originären Radverkehrsmittel transparent im Haushalt abzubilden.
- VI. Der Magistrat wird aufgefordert, einmal jährlich über die Fortschritte der Radverkehrsförderung im zuständigen Ausschuss zu berichten.“

Begründung:

zu I:

Ausgangspunkt für diesen Antrag sind die Ergebnisse der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts der Stadt Kassel und die Forderungen der Initiative Rad-Entscheid Kassel. Die Stadt Kassel steht mit der Initiative weiterhin im Dialog und wird die Zusammenarbeit fortsetzen. Im Rahmen dieser gemeinsamen Erörterungen wird der Antrag ggfs. im weiteren Verfahren überarbeitet werden.

Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann verschiedenen akuten Herausforderungen der städtischen Mobilität begegnen:

- Die Radverkehrsförderung soll helfen, den Flächenbedarf für urbane Mobilität zu senken. Die Straßenräume sind zu einem erheblichen Teil durch den ruhenden Kfz-Verkehr belegt. Ein privater Pkw steht an den meisten Stunden des Tages und blockiert die knappe Fläche im öffentlichen Raum. Diese Fläche könnte besser genutzt werden, beispielsweise für den Fuß- und Radverkehr oder mehr Grün im Straßenraum. Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen oder Radabstellanlagen kann Nutzungsbarrieren senken und das Rad als alltägliches Verkehrsmittel stärker integrieren.
- Die Radverkehrsförderung soll dazu beitragen, dass weniger Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern passieren. Die Thematik Sicherheit ist insbesondere im Straßenverkehr eine essentielle Stellschraube, um Menschen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu animieren. Die Installation von guten Radverkehrsanlagen und die damit einhergehende Sichtbarkeit und Flächen-

zuweisung auf Hauptverkehrsstraßen, steigert die Sicherheitswahrnehmung der Radfahrenden und kann somit zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils beitragen. 4 von 7

- Die Radverkehrsförderung soll die städtische Luft sauberer machen und helfen, Fahrverbote zu vermeiden. Die schlechte Luftqualität in Deutschlands Städten ist ein aktuelles Thema, welches in der Diesel-Debatte und den Fahrverboten in einzelnen Städten ihren bisherigen Höhepunkt findet. In der Stadt Kassel wurde der Grenzwert der NO₂- Gesamtkonzentration im Jahr 2017 knapp eingehalten, die Jahre zuvor war er leicht erhöht. Eine Steigerung des Radverkehrsanteils kann zu einer Entlastung der Luftverschmutzung beitragen.
- Die Radverkehrsförderung soll das Wohnen und Leben entlang von Hauptverkehrsstraßen leiser und erträglicher machen. Eine Untersuchung der WHO aus dem Jahr 2011 belegt, dass sich in Europa jeder Dritte durch Verkehrslärm tagsüber belästigt fühlt und zusätzlich jeder Fünfte im nächtlichen Schlaf gestört wird. Diese Zusammenhänge machen das Thema Lärm zu einem der bedeutendsten Umweltthemen der Gegenwart. Insbesondere der Gesundheitsgefährdung durch Lärm kann eine Erhöhung des Radverkehrsanteils entgegenwirken.
- Die Radverkehrsförderung soll zur Verringerung des Energiebedarfs und des CO₂-Ausstoßes für urbane Mobilität beitragen. Aufgrund des globalen Energiebedarfs in Kombination mit der Endlichkeit der vorhandenen Ressourcen ist eine Steigerung ressourcenschonender Fortbewegung nötig. Gute und barrierefreie Radabstellanlagen in Wohnungsnähe und an den potentiellen Zielen können Menschen bewegen, kurze Wege auch mit dem Fahrrad zurückzulegen.

Um die genannten Ziele zu erreichen, müssen im Durchschnitt mehr Wege als heute mit dem Rad, statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Eine nachhaltige Verlagerung zugunsten des Radverkehrs in Kassel gelingt jedoch nur, wenn dieser strategisch gefördert wird.

zu II:

- (1) Der Begriff der Straße ist weit gefasst. Es fallen hierunter alle Bestandteile, z. B. Gehwege, Radverkehrsanlagen, Grünstreifen, Parkraum, Anlagen des ÖPNV und Fahrbahnen. Radverkehrsprojekte sind also in diesem Sinn immer Straßenbauprojekte. Aus planungsrechtlichen Gründen muss die Variantenabwägung Teil der konkreten Planung bleiben. Es gibt Randbedingungen, z.B. Bebauung oder Vegetation, bei denen man vor der Entscheidung steht, eine Variante entweder mit Mindestmaßen oder eben gar nicht zu realisieren. In vielen Fällen ist dann eine Lösung mit Mindestmaßen ebenfalls als kurzfristige Lösung denkbar. Solche Varianten komplett

auszuschließen, würde dem Anspruch von integrierter Planung nicht gerecht. Eine Kombination aus Mindestmaßen ist hingegen zu vermeiden. 5 von 7

- (2) Es ist klar, dass eine kontinuierliche Führung des Radverkehrs der Leichtigkeit und Sicherheit für alle Verkehrsarten zuträglich ist. In gewachsenen urbanen Strukturen ist die Verwirklichung dieses Anspruchs nicht immer leicht, die Bemühungen sollen aber deutlich verstärkt werden. Die getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr ist nicht zuletzt vor dem Hintergrund der aktuellen technischen Entwicklungen (z. B. höhere Geschwindigkeiten durch Elektroantriebe oder größere Massen durch Lastenräder) richtig und notwendig. Der Begriff der einheitlichen Führung stellt vor allem auf die Breite, die farbliche Wirkung und Materialität der Radverkehrsanlage und der Trennungselemente zu anderen Verkehrsarten ab.

Die kontinuierliche Führungsform stellt insbesondere auf die Art der Radverkehrsanlage ab, die möglichst über längere Strecken und mehrere Knotenpunkte hinweg unterbrechungsfrei möglich sein soll.

- (3) Hauptverkehrsstraßen realisieren oft kurze Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen. Die gefühlte Unsicherheit beim Fahren unter dem Eindruck hoher Kfz-Verkehrsstärken hält viele Menschen von Radfahren ab. Darüber hinaus stellen Hauptverkehrsstraßen oft entscheidende Querungshindernisse für Radrouten im Nebenstraßennetz dar. Um den Radverkehr spürbar zu fördern, müssen deshalb vor allem die Hauptverkehrsstraßen und deren Knotenpunkte betrachtet werden.
- (4) In Kassel verlaufen einige relevante Radrouten durch das Nebenstraßennetz. Teilweise erspart man sich dadurch schwierige Steigungen, in der Regel profitieren Radfahrende aber von geringen Kfz-Verkehrsstärken und niedrigeren Geschwindigkeiten. Trotzdem sind einige Strecken teilweise wegen des Kfz-Durchgangsverkehrs, teilweise wegen des ruhenden Kfz-Verkehrs nur bedingt komfortabel nutzbar. In den Abschnitten des Nebenstraßennetzes, in denen wichtige Radrouten liegen, sollen deshalb gezielte verkehrsbehördliche und/oder bauliche Maßnahmen zum Attraktiveren des Radverkehrs ergriffen werden.
- (5) Radverkehrsinfrastruktur, die so gestaltet ist, dass Kinder und Jugendliche bzw. deren Eltern keine Sorge bei der Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule/Kindergarten haben, muss letztlich das Ziel aller Bemühungen sein, weil vor allem die Gruppe der grundsätzlich interessierten, aber unsicheren Verkehrsteilnehmer das größte Potential zur Steigerung des Radanteils bietet. Wer sich in früher Jugend daran gewöhnt, kurze Wege eben nicht motorisiert zurückzulegen, wird diese Option tendenziell auch im Erwachsenenalter im Kopf haben. Es geht hier also um die Nachhaltigkeit mobilitätsplanerischer Maßnahmen. Darüber hinaus werden Kinder, Eltern

und Anwohner von den negativen Folgen des Bring- und Holverkehrs entlastet.

6 von 7

- (6) Lichtsignalanlagen (LSA) an sich sind zunächst sicher, solange sich alle Verkehrsteilnehmer an die Regeln halten. Allerdings werden die meisten LSA-Knotenpunkte schon allein flächenmäßig vom Kfz-Verkehr dominiert. Gerade in engen Bereichen oder bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung sind Radfahrende teilweise schwer wahrzunehmen. Das soll verbessert werden. Darüber hinaus ist die Einbindung von Rädern in die verkehrsabhängige LSA-Steuerung bisher teilweise nur durch Tastenanforderung möglich. Soweit technisch möglich sollen berührungsfreie Verfahren zum Einsatz kommen. Ein pauschaler Beschluss für alle LSA-Kreuzungen ist nicht möglich, weil das entsprechende Regelwerk komplex ist und von örtlich unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird. Insgesamt werden hier u. a. auch straßenverkehrsbehördliche Entscheidungen berührt, die sich im Wesentlichen einer politischen Beschlussfassung entziehen.
- (7) Es ist klar, dass an zahlreichen wichtigen Orten in Kassel Radabstellplätze fehlen. Eine pauschale Aussage mit absoluten Zahlen ist jedoch nicht praktikabel. Der 20%-Ansatz markiert eine realistisch wirkende Größenordnung. Für die Innenstadt von Kassel würde das beispielsweise bedeuten, dass auf die rund 900 öffentlichen Kfz-Stellplätze mindestens rund 180 öffentliche Fahrradabstellplätze kommen sollen.
- (8) Dreh- und Angelpunkt für ein ausreichendes Sicherheitsgefühl von Fußgängern und Radfahrern im öffentlichen Verkehrsraum sind die Einhaltung der bestehenden Verkehrsregeln, gegenseitige Rücksichtnahme und tendenziell defensives Fahrverhalten. Hierfür sind ein breiter öffentlicher Diskurs und geeignete Öffentlichkeitsarbeit geeignete Mittel, die systematisch und dauerhaft etabliert werden sollen. Dabei sollen auch die vielfältigen, bereits bestehenden regelmäßigen Aktionen unterschiedlichster Akteure einbezogen werden.

zu III:

Die Fläche im öffentlichen Verkehrsraum ist endlich. In der Regel begrenzen Bebauung, Bepflanzung oder Topografie die beliebige Ausdehnung von Verkehrsflächen. Die Fußverkehrsflächen sollen nicht beschnitten, sondern tendenziell eher erweitert werden. Es wird darüber hinaus auch Platz für Bäume etc. benötigt. In letzter Konsequenz bedeutet das, dass je nach Örtlichkeit Fläche vom fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr künftig für den Radverkehr umgenutzt werden muss. Auch hier gilt, dass dies nicht pauschal beschlossen werden kann, sondern bei konkreten Planungen örtlich abgewogen werden muss. Je nach Verkehrsfunktion der betreffenden Straße bzw. Nutzungsfunktion des angrenzenden Gebiets können sich dabei Entscheidungen für oder gegen die Ausweitung von Radverkehrsanlagen

ergeben. Gleichwohl sollen die Prämissen bei der planerischen Abwägung deutlich zugunsten der Förderung des Radverkehrs verschoben werden. 7 von 7

zu IV:

Die beschleunigte Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen ist nur mit mehr Ressourcen möglich. Da die vorhandenen Ressourcen vollständig gebunden sind und eine bloße Verschiebung innerhalb des Verkehrsbereichs Lücken bei der Abarbeitung anderer Pflichtaufgaben verursachen würde, muss eine Ressourcenausweitung vorgenommen werden. In der Regel ist davon auszugehen, dass pro Stelle als zusätzlicher Planungsingenieur ca. 0,5 Stellen Unterstützungskräfte (z. B. planungstechnischer Dienst) nötig sind.

zu V:

Die Zuordnung soll erfolgen soweit dies praktikabel ist. Zur Aufwandsreduktion sind ggf. auch plausibilisierte Überschlagsrechnungen zulässig.

zu VI:

Der Bericht soll schriftlich erfolgen.

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung am 18. Februar 2019 beschlossen.

Christian Geselle
Oberbürgermeister

6. Februar 2019
1 von 1

Vorlage Nr. 101.18.1199

EU-Fördermittel

Anfrage

**zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und
Grundsatzfragen**

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Maßnahmen oder Projekte in Kassel wurden seit 2014 durch die Europäische Union finanziell oder materiell gefördert?
2. Welche Maßnahmen und Projekte davon laufen momentan noch und bis wann bzw. werden demnächst beantragt oder genehmigt?
3. Welche konkreten Fördermöglichkeiten gibt es insgesamt sowohl für die öffentliche Hand als auch für Bürger, Vereine sowie Unternehmen und wie macht die Stadt Kassel mögliche Antragsteller darauf aufmerksam?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Volker Berkhout

gez. Matthias Nölke
Fraktionsvorsitzender

AfD

Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 3265
Telefax 0561 787 3266
stadtverordnete@ks.afd-hessen.de

7. Februar 2019
1 von 2

Vorlage Nr. 101.18.1202

Interaktiver Haushalt / Einholung eines Angebots bei haushaltsdaten.de

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, ein Angebot bei haushaltsdaten.de einzuholen und die Stadtverordneten über dieses Angebot zu informieren.

Begründung:

Die Stadtverordneten sollten einen verständlichen Zugang zu kommunalen Haushaltsplänen haben. Die Haushaltssatzung der Stadt Kassel würde so für die Stadtverordneten leichter nutzbar und lesbar werden.

“Haushaltsdaten.de setzt ein Signal für Modernität und Transparenz. Die Ansprüche an eine zeitgemäße Informationsvermittlung werden erfüllt. Haushaltsdaten.de verbessert die Informationsgrundlage und schafft dadurch Verständnis, Legitimation und Akzeptanz. Haushaltsdaten.de bietet Informationen, die unterschiedlichen Zielgruppen gerecht werden. Neben Politikprofis mit langjähriger Erfahrung, können auch Politikneulinge problemlos mit diesem Haushalt arbeiten. Haushaltsdaten.de macht den Haushalt mobil. Die Plattform ist so gestaltet, dass sie mobil auf Tablets und Smartphones genutzt werden kann. Der aktuelle Haushaltsplan und die Pläne der vergangenen Jahre können direkt in Sitzungen oder unterwegs betrachtet, durchsucht und analysiert werden. Es entsteht keine zusätzliche Arbeitsbelastung für die Finanzverwaltung.

Durch Schnittstellen zu allen gängigen Finanzverwaltungssystemen ist die Datenübertragung komfortabel ohne zusätzliche Arbeitsbelastung möglich. Die Einführung und Integration in jede kommunale Website erfolgt ohne Arbeitsaufwand. Der kommunale Internetauftritt wird dadurch aufgewertet und um einen Anziehungspunkt bereichert. Einfache und flexible Nutzungsbedingungen. Die Plattform kann flexibel jahrweise genutzt werden. Ein besonders hohes Maß an Sicherheit: Durch das Hosting der Plattform im BSI-zertifizierten Rechenzentrum der ekom21 ist die Sicherheit der kommunalen Haushaltsdaten jederzeit garantiert.”

Quelle:

<https://www.haushaltsdaten.de/>

Online-Flyer:

https://www.haushaltsdaten.de/downloads/WEB_DB_Faltblatt_Haushaltsdaten_DIN_lang_Sechsseiter_Wickelfalz_Hessen.pdf

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Michael Werl

gez. Michael Werl
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.18.1226

25. Februar 2019
1 von 1

Sachstand muslimische Kindertagesstätte

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich der geplanten Eröffnung einer Betreuungsgruppe für Kindergartenkinder des Trägers MEBI (Muslimischer Förderverein für Erziehung, Bildung und Integration) e.V.?
2. In welcher Höhe sollen Betriebskostenzuschüsse der Stadt Kassel im Kalenderjahr 2019 zur Förderung dieser Einrichtung bereitgestellt werden?
3. Wie beurteilt der Magistrat die Berichte, wonach MEBI dem Umfeld der salafistisch beeinflussten Al Huda Moschee zuzuordnen ist?
4. Wie beurteilt der Magistrat die Tatsache, dass MEBI laut seiner Satzung die von Sicherheitsbehörden als islamistisch eingestufte Organisation "Islamic Relief" begünstigt?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Dr. Michael von Rüden

gez. Dr. Michael von Rüden
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.18.1238

4. März 2019
1 von 2

Hessisches Naturschutzgesetz

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, sich bei der hessischen Landesregierung dafür einzusetzen, dass das Klagerecht, welches Verbänden nach dem Hessischen Naturschutzgesetz eingeräumt wird, wie folgt präzisiert wird:

Bei Maßnahmen, die Auswirkungen auf naturschutzrechtliche Belange haben, und bei denen Verbände die Möglichkeit haben, im Namen ihrer Mitglieder Klage zu erheben, sind diese relevanten Verbände im Vorfeld in angemessener Weise an den jeweils vorgesehenen demokratischen Abstimmungsverfahren zu beteiligen, um bei anstehenden Entscheidungen rechtzeitig ihre Informationen und Voten einbringen zu können. Ist eine solche Beteiligung ordnungsgemäß durchgeführt worden, darf eine Verbandsklage danach nicht mehr zulässig sein.

Begründung:

Das Verbandsklagerecht des Hessischen Naturschutzgesetzes führt zur Entmündigung der von den Bürgern gewählten Repräsentanten und damit zur Aushöhlung der Demokratie.

Eklatantes Beispiel dafür ist der zurzeit durchgesetzte Stopp für den Ausbau der Heinrich-Heine-Straße in der Kasseler Südstadt. Dabei sollen 90 z.T. bereits geschädigte Linden gefällt und bei besseren Wachstumsbedingungen durch 122 neue Bäume ersetzt werden. Das Vorhaben wurde seit 2017 in allen zuständigen Gremien und in der Öffentlichkeit eingehend erörtert. Beteiligt war auch der Naturschutzbeirat, dem der BUND angehört.

Nachdem diese Verfahren abgeschlossen sind und nach zwei Jahren mit dem Bau begonnen werden soll, reicht der BUND Klage ein und blockiert damit den Baubeginn für einen unbestimmten Zeitraum.

2 von 2

Natürlich ist es denkbar, dass die Einschätzungen über die Erhaltenswürdigkeit der Bäume auf einer fehlerhaften Einschätzung beruhen. Aber diese Frage muss im Vorfeld geklärt werden. Das Naturschutzgesetz in seiner jetzigen Fassung gibt in diesem Falle den NABU-Vertretern, die seit langem mit der Situation in Kassel vertraut sind, das Recht, bei der Vorabstimmung die zur Entscheidungsfindung notwendigen Informationen zurückzuhalten und anschließend die demokratisch legitimierte Entscheidung auf dem Klageweg aufheben oder mindestens hinausschieben zu lassen.

Berechtigte Naturschutzinteressen sind in den dafür vorgesehenen Beteiligungsverfahren durchzusetzen. Alles andere schwächt unsere parlamentarische Demokratie.

Die Heinrich-Heine-Straße ist dabei nur ein Beispiel. Ähnliches ereignet sich ständig beim Weiterbau der A44 nach Eisenach oder der A49 nach Marburg.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Volker Berkhout

gez. Matthias Nölke
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.18.1239

4. März 2019
1 von 1

Grundsteuerreform

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird gebeten, sich bei Landes- und Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die geplante Reform der Grundsteuer sowohl für die Stadt Kassel aufkommensneutral ausgestaltet wird als auch für die städtischen Grundstückseigentümer nicht zu Mehrbelastungen führt.

Begründung:

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Volker Berkhout

gez. Matthias Nölke
Fraktionsvorsitzender

Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung

KASSELER LINKE

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 1266
Telefax 0561 787 7130
fraktion@Kasseler-Linke.de

Vorlage Nr. 101.18.1243

28. Februar 2019
1 von 2

Absicherung documenta Institut

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen und in den Ausschuss für Kultur

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt in Kooperation mit der Documenta GmbH, der Universität sowie der Kunsthochschule Kassel ein klares, inhaltliches Konzept für das Documenta Institut zu erstellen. Dieses sowie ein dafür geeigneter Standort soll den Gremien zur Diskussion und Beschlussfassung vorgelegt werden. Erst auf dieser Grundlage wird ein Architektenwettbewerb ausgeschrieben, in dem Baukosten transparent und verbindlich aufgeschlüsselt werden.

Begründung:

Der Beschluss, dass das Institut gebaut werden und wie die Finanzierung verteilt werden soll, besteht schon lange. In der Stadtgesellschaft herrscht Streit bezüglich des Standortes des documenta Institutes, einen Beschluss der Stadtverordneten dazu gibt es nicht.

Das scheint auch mit der Konzeption zusammen zu hängen. Ohne Konzeption ist es schwer einen Standort zu finden, denn Konzept und Standort bedingen einander und beeinflussen sich. Im letzten Kulturausschuss hieß es, das inhaltliche Konzept stehe noch nicht, bereits vorhanden sei jedoch ein Raum- und Funktionskonzept. Bisher wird sich auf den Dreiklang Archiv, Forschung und Vermittlung als Pfeiler des Konzeptes berufen, jedoch geht daraus nicht hervor, wo der Schwerpunkt liegt, welchen Anteil welchem Pfeiler zugestanden wird und wie konkret die Verbindung hergestellt werden soll.

Das Documenta Institut sollte dabei den Gedanken der documenta verwirklichen. Teil davon wäre die Prüfung des geeigneten Zugangs durch die Öffentlichkeit. Die Beteiligung der Öffentlichkeit in der Erstellung des Konzepts könnte dazu sowie zur Einhaltung der Kulturkonzeption den wesentlichen Beitrag leisten, um „den

partizipativen Prozess des gemeinsamen Interessensaustauschs zu verstetigen“ (Kulturkonzeption 2030, Ziel 6, S. 009). Derzeit wird das documenta Institut sehr unkonkret und unter alleiniger Kontrolle des Magistrats gehalten.

2 von 2

Das documenta Institut wird dadurch zum Prüfstein der Umsetzung der Kulturkonzeption und darin beworbenen „documenta-Motivation“. So heißt es in der Kulturkonzeption: „Kassel... ist documenta-Stadt..., weil sie den documenta-Geist konsequent auf allen Feldern von Kunst und Kultur zur Grundhaltung macht“ (S. 059). Für die Finanzierung hat es bereits einen Beschluss gegeben, laut dem die Stadt das gesamte Risiko bei eventuellen Mehrkosten trägt. Um dieses Risiko zu minimieren, ist eine vorausschauende und transparente Planung unabdingbar.

Berichterstatter/-in: Stadtverordnete Stephanie Schury

gez. Lutz Getzschmann
Fraktionsvorsitzender