

Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

An die
Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung und
Verkehr
der Stadtverordnetenversammlung

Kassel

Geschäftsstelle:
Büro der
Stadtverordnetenversammlung
Rathaus, 34112 Kassel
Auskunft erteilt: Frau
Spangenberg
Tel. 05 61/7 87-12 25
Fax 05 61/7 87-21 82
E-Mail:
Elisabeth.Spangenberg@stadt-
kassel.de
oder stavo-buero@stadt-kassel.de

Kassel, 30.08.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **5.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr lade
ich ein für

**Donnerstag, 07.09.2006, 16.00 Uhr,
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel**

Tagesordnung:

- 1. Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes
"Rothenditmold-Hauptbahnhof"**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Witte
- 101.16.104 -
- 2. Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Witte
- 101.16.112 -
- 3. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39
"Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss)**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Witte
- 101.16.189 -

4. **Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/32 A "Waldau-Ost", 2. Änderung; hier Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB für den Bau eines Verkehrskreisels (Offenlegungsbeschluss)**
Vorlage des Magistrats
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Witte
- 101.16.190 -
5. **Jobticket Rathaus verbessern**
Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Domes
- 101.16.91 -
6. **Bebauung Weidestraße im Landschaftsschutzgebiet Stadt Kassel**
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke.ASG
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Domes
- 101.16.93 -
7. **Neugliederung Friedrich-Ebert-Straße**
Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Domes
- 101.16.121 -
8. **Bergpark Wilhelmshöhe - Straße exklusiv für den öffentlichen Nahverkehr**
Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Domes
- 101.16.179 -
9. **Bergpark Wilhelmshöhe - Straßenbahn verlängern**
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke.ASG
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Domes
- 101.16.181 -
10. **Regionalisierungsmittel des Bundes**
Antrag der FDP-Fraktion
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Lippert
- 101.16.205 -
11. **Salzmann-Industriedenkmal**
Antrag der FDP-Fraktion
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Lippert
- 101.16.206 -
12. **Rudolf-Schwander-Straße**
Anfrage der Fraktion Grüne
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Miles-Paul
- 101.16.211 -

13. **Vorlage Liniennetzplan Regiotram**
Antrag der CDU-Fraktion
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dr. Wett
- 101.16.212 -

Mit freundlichen Grüßen

Alfons Spitzenberg
Vorsitzender

Niederschrift

über die 5. öffentliche Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr
am Donnerstag, 07.09.2006, 16.00 Uhr,
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

Anwesende: Siehe Anwesenheitsliste
(Bestandteil der Niederschrift)

Tagesordnung:

- | | | |
|-----|--|------------|
| 1. | Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Rothenditmold-Hauptbahnhof" | 101.16.104 |
| 2. | Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe | 101.16.112 |
| 3. | Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39 "Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss) | 101.16.189 |
| 4. | Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/32 A "Waldau-Ost", 2. Änderung; hier Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB für den Bau eines Verkehrskreisels (Offenlegungsbeschluss) | 101.16.190 |
| 5. | Jobticket Rathaus verbessern | 101.16.91 |
| 6. | Bebauung Weidestraße im Landschaftsschutzgebiet Stadt Kassel | 101.16.93 |
| 7. | Neugliederung Friedrich-Ebert-Straße | 101.16.121 |
| 8. | Bergpark Wilhelmshöhe - Straße exklusiv für den öffentlichen Nahverkehr | 101.16.179 |
| 9. | Bergpark Wilhelmshöhe - Straßenbahn verlängern | 101.16.181 |
| 10. | Regionalisierungsmittel des Bundes | 101.16.205 |
| 11. | Salzmann-Industriedenkmal | 101.16.206 |
| 12. | Rudolf-Schwander-Straße | 101.16.211 |
| 13. | Vorlage Liniennetzplan Regiotram | 101.16.212 |

Vorsitzender Spitzenberg eröffnet die mit der Einladung vom 30.08.2006 ordnungsgemäß einberufene 5. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Vorsitzender Spitzenberg legt das Sitzungsende auf 17.00 Uhr fest, um den Ausschussmitgliedern die Teilnahme an einer Veranstaltung zu ermöglichen, die im Anschluss an die heutige Ausschuss-Sitzung stattfindet.

Zur Tagesordnung

Auf Antrag des Stadtverordneten Domes (Fraktion Kasseler Linke.ASG) stellt Vorsitzender Spitzenberg fest, dass die Tagesordnungspunkte 6, 8 und 9 von der heutigen Tagesordnung abgesetzt werden. Stadtbaurat Witte sagt auf Bitten des Stadtverordneten Domes die Antwort des Magistrats zu Tagesordnungspunkt 9 in schriftlicher Form zu.

Vorsitzender Spitzenberg stellt die geänderte Tagesordnung fest.

1. Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Rothenditmold-Hauptbahnhof"

Vorlage des Magistrats
- 101.16.104 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes ‚Rothenditmold-Hauptbahnhof‘ wird nach § 142 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Rudolph

2. Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe

Vorlage des Magistrats

- 101.16.112 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe sowie dem Verkehrsstufenkonzept zur Erschließung des Bergparks wird, als informelles Steuerungsinstrument für zu konkretisierende Maßnahmen zugestimmt.“

Herr Flore, stellv. Leiter des Amtes Stadtplanung und Bauaufsicht, beantwortet während der Aussprache Fragen der Ausschussmitglieder, die darüber einig sind, die Abstimmung über die Vorlage des Magistrats in der nächsten Ausschuss-Sitzung vorzunehmen.

Vorsitzender Spitzenberg stellt fest, dass der Tagesordnungspunkt vertagt wird.

Erneute Behandlung in der nächsten Sitzung.

3. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39 "Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss)

Vorlage des Magistrats

- 101.16.189 -

Antrag (B)

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. II/39 „Kettelerstraße“ wird zugestimmt.“

Für die Fraktion Grüne bringt Stadtverordneter Beig während der Aussprache folgenden Änderungsantrag ein:

➤ **Änderungsantrag der Fraktion Grüne (A)**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. II/39 „Kettelerstraße“ wird wie folgt geändert:

Auf die Bebauung des an der Windmühlenstraße gelegenen Teils des Grundstücks wird verzichtet. Die Zufahrt zu den beiden zu bebauenden Grundstücken erfolgt über die Windmühlenstraße.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr fasst bei

Zustimmung: Grüne
Ablehnung: SPD, CDU, FDP
Enthaltung: Kasseler Linke.ASG
den

Beschluss (A)

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der Fraktion Grüne zum Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39 "Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss) - 101.16.189 - wird **abgelehnt**.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr fasst einstimmig bei

Zustimmung: SPD, CDU, FDP
Ablehnung: --
Enthaltung: Grüne, Kasseler Linke.ASG
den

Beschluss (B)

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39 "Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss) - 101.16.189 - wird **angenommen**.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Dr. Wett

4. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/32 A "Waldau-Ost", 2. Änderung; hier Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB für den Bau eines Verkehrskreisels (Offenlegungsbeschluss)

Vorlage des Magistrats

- 101.16.190 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Für den Einmündungsbereich der Emmy-Noether-Straße in die Heinrich-Hertz-Straße ist ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes durchzuführen.

Statt einer signalisierten Straßeneinmündung soll ein Kreisell ausgebaut werden.“

Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Miles-Paul

5. Jobticket Rathaus verbessern

Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG

- 101.16.91 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Ein attraktives Jobticket für die Beschäftigten des Rathauses analog der Regelung des Regierungspräsidiums Kassel anzubieten.“

Stadtverordneter Domes begründet den Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG.

Es schließt sich eine rege Aussprache an.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr fasst bei

Zustimmung: Kasseler Linke.ASG
Ablehnung: SPD, CDU, Grüne, FDP
Enthaltung: --
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG betr. Jobticket Rathaus verbessern - 101.16.91 - wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Domes

6. Bebauung Weidestraße im Landschaftsschutzgebiet Stadt Kassel Anfrage der Fraktion Kasseler Linke.ASG - 101.16.93 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Nach welchem Verfahren des BauGB ist das Baugebiet Weidestraße durchgeführt worden?
2. Sind die Träger öffentlicher Belange (TÖBs) und Naturschutzverbände beteiligt worden?
3. Wann ja, welche TÖBs und Naturschutzverbände sind beteiligt worden?
4. Ist für den Eingriff in Natur- und Landschaft ein Ausgleich hergestellt worden?
5. Wenn ja welcher und in welchem Umfang?
6. Welche Verwaltung hat den Bauwilligen eine Baugenehmigung erteilt?
7. Wie ist diese Baugenehmigung zustande gekommen?
8. Hatte die Obere Naturschutzbehörde oder der Naturschutzbeirat von der Bebauung im LSG Stadt Kassel Kenntnis?
9. Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
10. Welche Konsequenzen will der Magistrat und insbesondere der Bau- und Umweltdezernent ziehen um einen solchen Fall in Zukunft zu vermeiden?
11. Welche Konsequenzen will der Magistrat und insbesondere der Bau- und Umweltdezernent ziehen um die negativen Auswirkungen der erfolgten Bebauung zu minimieren?

Abgesetzt

7. Neugliederung Friedrich-Ebert-Straße

Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG
- 101.16.121 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, den öffentlichen Raum in der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Ständeplatz und Annastraße neu zu strukturieren und hierfür einen entsprechenden Planungsauftrag zu vergeben. Die Aufwertung und Verbesserung dieses wichtigen Bereichs soll den Interessen von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern des Öffentlichen Verkehrs ebenso entgegenkommen wie den zahlreichen Gewerbetreibenden auf beiden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße. Planungs- und Umbauziel ist ein innenstadtnaher attraktiver Boulevard, begrünt durch eine Allee mit großkronigen Bäumen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr fasst bei

Zustimmung: Kasseler Linke.ASG
Ablehnung: SPD, CDU, FDP
Enthaltung: Grüne
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG betr. Neugliederung Friedrich-Ebert-Straße - 101.16.121 - wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Lippert

8. Bergpark Wilhelmshöhe - Straße exklusiv für den öffentlichen Nahverkehr

Antrag der Fraktion Kasseler Linke.ASG
- 101.16.179 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt,
die Gemeindestraße von der Mulangstraße und der Tulpenallee
ausschließlich für den Öffentlichen Nahverkehr freizugeben.

Abgesetzt

9. Bergpark Wilhelmshöhe - Straßenbahn verlängern

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke.ASG
- 101.16.181 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Transportkapazitäten bietet die Straßenbahnverlängerung gegenüber der Busanbindung?
2. Wie unterscheiden sich die Qualitäten der Straßenbahnerschließung zur Buserschließung hinsichtlich der Fahrdauer, des Fahrgastkomforts und der Barrierefreiheit?
3. Ist die Öffentliche Verkehrsanbindung für die Museen im Bergpark auch im Winter mit einer Busanbindung sichergestellt?
4. Welche Taktungen im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sind bei einer Bus und welche bei einer Straßenbahnanbindung gewährleistet?
5. Welche Investitionskosten entstehen bei der Realisierung der Straßenbahnverlängerung auf das Niveau des Schlosses?
6. Wie hoch wäre der kommunale und der KVG Anteil an diesen Kosten?
7. Mit welchem Fahrgastzuwachs wird in absoluten und relativen Zahlen bei einer Straßenbahnanbindung gegenüber einer Busanbindung gerechnet?
8. Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten (absolut und pro Fahrgast) für den Straßenbahnbetrieb und den Busbetrieb geschätzt?
9. Welche Rahmenbedingungen werden von Seiten der KVG für einen ökonomisch vertretbaren Straßenbahnbetrieb benannt?

Um schriftliche Antwort wird gebeten.

Abgesetzt

10. Regionalisierungsmittel des Bundes

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.16.205 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Um den Wegfall von Regionalisierungsmitteln des Bundes für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) zumindest teilweise auszugleichen, wird der Magistrat beauftragt, die geplante Vergabe von ca. 5 Millionen km an die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) aufzugeben und den lokalen Busverkehr auszuschreiben.

Stadtverordneter Lippert begründet den Antrag der FDP-Fraktion.
Es schließt sich eine kurze Aussprache an.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr fasst bei

Zustimmung: FDP

Ablehnung: SPD, CDU, Grüne, Kasseler Linke.ASG

Enthaltung: ---

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der FDP-Fraktion betr. Regionalisierungsmittel des Bundes - 101.16.205 - wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Zeidler

11. Salzman-Industriedenkmal

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.16.206 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert,

1. für das Areal des Salzman-Industriedenkmal's Planungsrecht als Voraussetzung für eine weitere Nutzung des Geländes zu schaffen, d. h. insbesondere das Verfahren zur Ausweisung als Sondergebiet zu beginnen.
2. den mit dem möglichen Betreiber ausgehandelten städtebaulichen Vertrag der Stadtverordnetenversammlung zur Abstimmung vorzulegen.

Aus Zeitgründen erfolgte kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

12. Rudolf-Schwander-Straße

Anfrage der Fraktion Grüne

- 101.16.211 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie schätzt der Magistrat die Verkehrssituation in der Rudolf-Schwander-Straße nach dem Umbau des Scheidemannplatzes ein?
2. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation plant der Magistrat, welche Kosten entstehen dafür und wann sollen diese umgesetzt werden?
3. Sieht der Magistrat Möglichkeiten für kurzfristige kostengünstige Veränderungen bei der Verkehrsführung oder für Umgestaltungsmaßnahmen?

Aus Zeitgründen erfolgte kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

13. Vorlage Liniennetzplan Regiotram

Antrag der CDU-Fraktion

- 101.16.212 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird gebeten, den Liniennetzplan der Regiotram vorzulegen.

Aus Zeitgründen erfolgte kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

Ende der Sitzung: 17.01 Uhr

Alfons Spitzenberg
Vorsitzender

Elisabeth Spangenberg
Schriftführerin

Anwesenheitsliste

zur 5. öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung
und Verkehr am

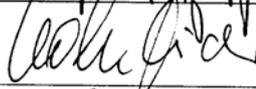
Donnerstag, 07.09.2006, 16.00 Uhr
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

Mitglieder

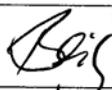
Alfons Spitzenberg, CDU
Vorsitzender



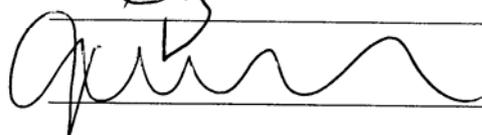
Volker Zeidler, SPD
1. Stellvertretender Vorsitzender



Dieter Beig, Grüne
2. Stellvertretender Vorsitzender



Dr. Manuel Eichler, SPD
Mitglied



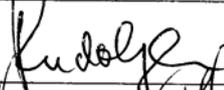
Ellen Lappöhn, SPD
Mitglied



~~Emyl Mai~~
~~Manfred Merz, SPD~~
~~Mitglied~~



Wolfgang Rudolph, SPD
Mitglied



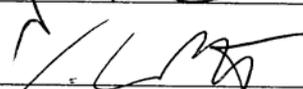
Dominique Kalb, CDU
Mitglied



Wolfram Kieselbach, CDU
Mitglied



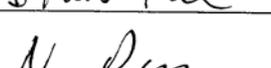
Dr. Norbert Wett, CDU
Mitglied



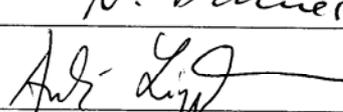
Ottmar Miles-Paul, Grüne
Mitglied



Norbert Domes, Kasseler Linke.ASG
Mitglied



André Lippert, FDP
Mitglied



Teilnehmer mit beratender Stimme

Pasquale Malva,
Vertreter des Ausländerbeirates

_____entschuldigt_____

Magistrat

Norbert Witte, CDU
Stadtbaurat

Witte

Schriftführung

Elisabeth Spangenberg,
Schriftführerin

Spangenberg

Verwaltung/Gäste

STADTPLANUNG + BAUAUFSEHTER

Penzenberg

Stadtplanung und Bauaufsicht

Carl Flor

ANP

WASS

Sandrock, Hans-Juergen

H-Juerg Sandrock

Markus Nord 10 B

Bjerd Walter

Reinhold, Reinhold

-101-

51

- 66 -

**Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes
"Rothenditmold-Hauptbahnhof"**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Witte

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes ‚Rothenditmold-Hauptbahnhof‘ wird nach § 142 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Begründung:

1. Masterplan Rothenditmold/Hauptbahnhof als Ausgangspunkt der Sanierung

Die fast zeitgleiche Aufgabe des Industriestandortes Thyssen-Henschel in Rothenditmold, des Postkraftwagenhofes der Deutschen Post an der Schillerstraße, des Güterbahnhofes Unterstadt der Deutschen Bahn AG, großer Teile der Güterfunktionen auf der Nordseite des Hauptbahnhofs Kassel sowie der starke verkehrliche Funktionsverlust des Hauptbahnhofs durch Verlagerung aller Fernverkehrsfunktionen zum neuen Fernbahnhof Wilhelmshöhe in den 90 er Jahren haben in einem traditionellen innenstadtnahen Industrie- und Verkehrsareal schlagartig eine Brachenlandschaft und enorme Beschäftigungsverluste erzeugt, die eine gesunde und nachhaltige Stadtentwicklung auf Dauer nicht hinnehmen kann. Der quantitative und qualitative Umfang der Brachen macht zugleich deutlich, das Stadterneuerungsprozesse und -maßnahmen den Niedergang einer 150 jährigen Industrie- und Verkehrsgeschichte keinesfalls kurzfristig kompensieren können. Lösungen und Erfolge können nur mittel- und langfristig erreicht werden.

Dazu benötigt man eine Konzeption und Planungsplattform als strategisches Gesamtkonzept für die Konversion und Reaktivierung. Mit der Masterplanung Hauptbahnhof / Rothenditmold wurde diese Plattform geschaffen. Der Planungsprozess war dialogisch konzipiert, indem die Eigentümer der Konversionsflächen, die Bürger, interessierte Investoren- und Bauherrengruppen und die lokalen politischen Vertreter in den betroffenen Ortsbeiräten in den Planungsprozess einbezogen wurden. In einem Bausteinkonzept sind dabei die übergeordneten Planungselemente wie Erschließung, Landschaft/Freiraum und Städtebaulicher Rahmenplan ebenso erarbeitet worden wie standortbezogene Teilkonzepte als Grundlage einzelner Standortentwicklungen. Die Gesamtkonzeption

der Masterplanung wurde den Körperschaften der Stadt Kassel zur Beratung und Entscheidung vorgelegt. Die Stadtverordnetenversammlung hat der Masterplanung mit Beschluss vom 10.12.2001 zugestimmt.

2. Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm

Auf der Grundlage der Masterplanung wurde beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 02.05.2001 ein Antrag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm gestellt. Die vorgeschlagene Gebietsabgrenzung folgte im wesentlichen dem Planungsgebiet der Masterplanung, ergänzt um den Ortskern Rothenditmolds. Mit dem Bescheid vom 12.10.2001 wurde das Programmgebiet in die Städtebauförderung aufgenommen. Aufgrund des formellen Förderantrages wurde am 23.11.2001 eine Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln zu Kosten von 2.561.572,30 Euro mit staatlichen Zuwendungen in Höhe von 1.972.308,40 Euro erteilt.

3. Einleitung und Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wurden die vorbereitenden Untersuchungen eingeleitet, durchgeführt sowie öffentlich vorgestellt und erörtert. Die wesentlichen Eckdaten sind:

- Beschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen am 24.02.2003.
- Öffentliche Bekanntmachung des Einleitungsbeschlusses über die örtliche Presse am 22.04.2003.
- Die Träger öffentlicher Belange wurde in der Zeit vom 14.04. bis 16.05.2003 um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahmen sind in die Untersuchung eingeflossen.
- Während des Untersuchungsprozesses wurde eine Vielzahl von Gesprächen mit den unterschiedlichen Eigentümern und potentiellen Bauherrn/Investoren geführt, um vor allem die Mitwirkungsbereitschaft am Konversions- und Reaktivierungsprozess festzustellen. Über den Untersuchungsfortschritt wurde der vor allem betroffene Ortsbeirat Rothenditmold in öffentlichen Sitzungen mehrfach unterrichtet.
- Beratung der Ergebnisse mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung am 01.04.2004 in Wiesbaden.
- Erörterung der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen in der Öffentlichkeit am 06.07.2004.
- Mit den vorbereitenden Untersuchungen war die WohnStadt Kassel beauftragt worden, ein in der Stadterneuerung und als Sanierungsträger weithin anerkanntes und kompetentes Institut.
- Die Ergebnisse sind in einem umfangreichen Berichtsband dokumentiert.

Die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Das Untersuchungsgebiet ist im Hinblick auf die förmliche Festlegung deutlich zu reduzieren. Umfangreiche Bahnflächen ohne Maßnahmen der Stadterneuerung sind ebenso zu eliminieren wie Flächen, bei denen aufgrund besonders schwieriger, nur mittel- bis langfristig zu lösender Probleme und der aktuell noch fehlenden

Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer eine Durchführung der nach städtebaulichem Rahmenplan vorgesehenen Maßnahmen eine längere Vorbereitungszeit benötigt.

Der ermittelte Kostenumfang aller Maßnahmen im gesamten Untersuchungsgebiet ist unter anderem aufgrund der hohen Kosten für Ordnungsmaßnahmen und notwendigen Grunderwerb sowie aufgrund der teilweise fehlenden Bereitschaft der Eigentümer zum Abschluss städtebaulicher Verträge zur kooperativen Standortentwicklung und Kostenbeteiligung derart umfänglich, dass in einem Durchführungszeitraum der Sanierung von ca. 15 Jahren und gleich bleibender finanzieller Ausstattung des Städtebauförderungsprogramms aus heutiger Sicht keine ausreichende Finanzierung prognostiziert werden kann. Von daher ist eine Schwerpunktsetzung erforderlich. Die baulichen Schwerpunkte für ein mittelfristiges Programm und zugleich Impulsprojekte für einen langfristigen und nachhaltigen Konversionsprozess sind folgende:

- Standortentwicklung ehemaliger Postkraftwagenhof,
- Standortentwicklung ehemaliger Parkplatz Thyssen-Henschel,
- Standortentwicklung Hauptbahnhof/Kulturbahnhof,
- Wohnumfeldmaßnahme Engelhardstraße.

Diese Bereiche sollen als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt und die Sanierung im vollständigen Verfahren durchgeführt werden.

Hinzu kommt der Ortskern Rothenditmolds mit seinem starken Wohnungsbesatz, der nachhaltig gesichert werden soll. Dieses Gebiet wird ebenfalls in das förmlich festzulegende Sanierungsgebiet einbezogen. Dies jedoch im vereinfachten Verfahren, um den Eigentümern die steuerlichen Vorteile bei privaten Modernisierungsmaßnahmen zukommen zu lassen. Die flächenhafte Einbeziehung in das Sanierungsgebiet ist auch deshalb die richtige Strategie, weil die vorbereitenden Untersuchungen gezeigt haben, dass es eine begrenzte Anzahl von stark modernisierungsbedürftigen Gebäuden mit potenziell hohem Bedarf an Mitteln gibt, die kurzfristig nicht zu Verfügung stehen. Durch die steuerlichen Vorteile in einem Sanierungsgebiet kann eine breite Modernisierung gefördert werden und zudem die Wohnungsbauförderung des Landes zum Einsatz kommen, die in Kombination mit den Steuervorteilen eine starke Fördermöglichkeit darstellt, so dass auf den gezielten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln zugunsten weniger Gebäude verzichtet werden kann.

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden vielfältige Initiativen für andere Standortbereiche ergriffen, um die Entwicklung voranzubringen. Jedoch mit dem Ergebnis, dass zur Zeit die Aufnahme folgender Bereiche in das Sanierungsgebiet nicht möglich ist:

Ehemaliger Güterbahnhof Unterstadt

Auf der Basis der Erschließungs- und Nutzungsplanung der Masterplanung wurde mit der Eigentümerin, zunächst Deutsche Bahn AG, dann Aurelis GmbH, ein gewerblich orientiertes Nachfolgekonzzept erarbeitet, beraten und auf dieser Grundlage der Entwurf eines Städtebaulichen Vertrages zur kooperativen Standortentwicklung verhandelt. Die Verhandlungen wurden ausgesetzt, weil die Eigentümerin die notwendige finanzielle Mitwirkung nicht sicherstellen konnte und es eine große

Diskrepanz zwischen bilanziellen Grundstückswerten und den tatsächlichen Verkehrswerten unter Berücksichtigung der notwendigen Entwicklungskosten gab.

Industrieareal Thyssen-Henschel Rothenditmold

Das weitläufige Areal um die alte Hammerschmiede wurde durch Thyssen-Henschel vollkommen aufgegeben. Aktuell wird es durch die Eigentümerin mit einer Zwischennutzung (große Spedition) verwertet, ohne dass diese Nutzung mittelfristig oder gar langfristig gesichert ist. Solange Erträge vorhanden sind, ist die Neigung des Unternehmens zu weitergehenden Investitionen (wofür die Masterplanung Konzepte aufzeigt) wenig ausgeprägt. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft von Stadt und Landkreis (WFG) hatte dann gemeinsam mit dem Unternehmen die Initiative ergriffen und, gefördert mit Ziel-2 Mitteln, eine Studie für ein Edutainment-Center mit ergänzenden Nutzungen erarbeiten lassen. Die Studie ist abgeschlossen und kommt zu dem Ergebnis, dass ein solches Projekt in erheblichem Umfang unrentierliche Kosten aufweist (ca. 30 bis 35 Mio. Euro), die weder von der Ziel-2-Förderung und schon gar nicht von der Städtebauförderung bereitgestellt werden konnten und können. Zudem war und ist die Suche nach potenziellen Investoren noch nicht erfolgreich.

Hauptbahnhof / Kulturbahnhof Nordseite

Aufgrund der vielfältigen Bindungen durch vorhandene gewerbliche Nutzungen und Gleisnutzungen ist davon auszugehen, dass der nördliche Bahnhofsbereich kurzfristig nicht angegangen werden kann. Die Option zur Flächenentwicklung wird durch den Verbleib im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen aufrecht erhalten, weil keine mittel- und langfristigen Hemmnisse entgegenstehen und die Mitwirkungsbereitschaft der Immobiliengesellschaft der Deutschen Bahn AG grundsätzlich vorhanden ist.

Da die vorgenannten Gebiete eine wahrscheinlich längere Zeit bis zur Konkretisierung einer wirtschaftlich tragfähigen Standortentwicklung benötigen, wurde dem Vorschlag des Ministeriums gefolgt, diese Gebiete in der Gebietskulisse der vorbereitenden Untersuchung zu belassen.

4. Standort- und Projektentwicklungen

Die erfolgreichen und aussichtsreichen Standort- und Projektentwicklungen haben im Februar 2006 folgenden Stand:

4.1 Ehemaliger Postkraftwagenhof

Der ehemalige Postkraftwagenhof an der Schillerstraße als frühere technische Infrastrukturbasis des Deutschen Post- und Fernmeldedienstes mit einer Grundstücksgröße von ca. 23.000 qm wurde nach der Verlagerung von Brief- und Frachtpostzentrum an regionale Standorte komplett aufgegeben. In der Masterplanung wurde ein Konzept für eine vielfältige gewerbliche und gemischte Nutzung entwickelt, die eine Parzellierung zur Folge hat und als Rückgrad eine öffentliche Erschließung benötigt. In den Verhandlungen mit der Eigentümerin über eine kooperative Standortentwicklung ohne kommunalen Grunderwerb wurde dieser von der Stadt angestrebte Weg mit dem Hinweis auf kurzfristige kommerzielle Ziele abgelehnt. Die alternative Option der Eigenentwicklung nach Grunderwerb (ein Wertgutachten des Gutachterausschusses wurde aus Sanierungsmitteln finanziert) wurde auf Rat des Ministeriums angesichts der hohen Bindung von Städtebauförderungsmitteln verworfen.

Daraufhin hat die Stadt den Standort bei potenziellen Investoren immer wieder ins Gespräch gebracht und ist schließlich erfolgreich gewesen: Die Baunataler Werkstätten e. V. haben das Grundstück als zweckmäßigen und zentralen Standort von der Deutschen Post erworben und in weiterer Kooperation mit der Stadt einen zweiten Nutzungspartner gefunden, das Blaukreuzzentrum. Nach Abstimmung der Bau- und Nutzungskonzepte der Partner untereinander ist ein Erschließungskonzept mit einer Stichstraße und ein Parzellierungsplan erarbeitet, der weitere Nutzungen im rückwärtigen Gebietsteil ermöglicht.

Die Stadt baut die Erschließungsstraße mit Einsatz der Städtebauförderungsmittel und erhält im Gegenzug die hierfür benötigte Grundstücksfläche kostenfrei übertragen. Die Entwässerung wird nach der kommunalen Satzung vom Kommunalen Entwässerungsbetrieb errichtet und finanziert. Die Versorgungsleitungen Strom, Wasser und Gas werden von dem örtlichen Versorgungsunternehmen nach der dortigen Gebührenordnung gebaut und finanziert. Die Kooperation ist in einem Städtebaulichen Vertrag vom Juni 2005 fixiert. Die Bauarbeiten laufen zur Zeit.

4,2 Ehemaliger Thyssen-Henschel Parkplatz an der Brandaustraße

Die ehemals von dem Industriebetrieb Henschel, später Thyssen-Henschel und zuletzt ThyssenKrupp, genutzte ca. 1,3 ha große Fläche diente bis zum Niedergang der industriellen Nutzung als Werksparkplatz. Für die brachliegende Fläche wurde in der Masterplanung ein Erschließungs- und Nutzungskonzept entwickelt, das eine Wohn- und Gewerbenutzung in dem Übergangsbereich zwischen den Industrie- und Wohnflächen Rothenditmolds vorsieht.

Aus dem „Zentrum für Lebensenergie“, das sich auf dem benachbarten Grundstück des Gewerbestandorts Clasen angesiedelt hat, bildete sich eine Genossenschaft (Stiftung-Heilhaus Ursa Paul), die ein eigenes, aus der Masterplanung abgeleitetes Gesamtkonzept mit Wohnen und Arbeiten für das Areal entwickelt hat. Für das ehemalige Parkplatzgrundstück liegt ein aus Sanierungsmitteln finanziertes Wertgutachten des Gutacherausschusses vor, auf dessen Basis sich die Verhandlungen bewegten. Das Grundstück konnte inzwischen durch die Stiftung von ThyssenKrupp erworben werden.

Der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln wurde beantragt und gewährt für die Aufstellung des notwendigen Bebauungsplanes sowie für Ordnungsmaßnahmen wie Entsiegelung der Gesamtfläche, Abbruch von Baracken, Räumung von verfüllten Bombentrümmern, Aufspüren von Blindgängerverdachtspunkten in einem Bombenabwurfgebiet.

Für die öffentliche Erschließung des Grundstücks und bisher nicht erschlossener rückwärtiger Bestandsgrundstücke ist der Bau einer Anliegerstraße notwendig. Analog Postkraftwagenhof erhält die Stadt die für die Straße benötigte Fläche kostenfrei übertragen. Die Kooperation ist in einem Städtebaulichen Vertrag vom Juni 2005 fixiert.

Die Ordnungsmaßnahmen Entsiegelung der Gesamtfläche und Räumung von verfüllten Bombentrümmern sowie Prüfung von Blindgängerverdachtspunkten sind abgeschlossen. Der Entwurf des Bebauungsplanes wird gegenwärtig öffentlich

ausgelegt. Die Entwurfsplanung für die Erschließungsstraße ist in Bearbeitung und Abstimmung.

4.3 Kulturbahnhof

Das Konzept Kulturbahnhof zielt darauf, die enormen klassisch-verkehrlichen Funktionsverluste, die aufgrund des Baus des Fernbahnhofs Wilhelmshöhe entstanden sind, durch ein kulturelles und gemischt genutztes Konzept nicht nur auszugleichen, sondern den Kulturbahnhof in seiner Alleinstellung spezifisch und nachhaltig zu entwickeln. Die städtebauliche Planungs- und Konzeptentwicklung ist abhängig von der verkehrsinfrastrukturellen Planung im Zusammenhang mit der Etablierung des neuen Regionalstadtbahnsystems Regio Tram, dessen Verknüpfungspunkt zum städtischen Verkehr der Kulturbahnhof ist.

Rahmenplan Kulturbahnhof

Die Stadt erteilte einen entsprechenden Planungsauftrag mit Hilfe der Städtebauforderungsmittel und bezog in die Bearbeitung die verschiedenen Eigentümer sowie die am Bahnhof professionell vertretenen Akteure (z.B. Verkehrsunternehmen, Betreiber usw.) und die Anlieger in den Planungsprozess ein. Der Schwierigkeitsgrad der Planung ergab sich durch die Vielzahl der offenen Probleme und deren Verknüpfung untereinander. Insbesondere wurde für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eine Verkehrssimulation mit mehreren Varianten durchgeführt.

Die Planungen sind soweit abgeschlossen und abgestimmt, dass ein klares Prioritäten- und Handlungsprogramm vorliegt, das auch die zeitlichen, mit dem Bau der Regio Tram verbundenen Abläufe berücksichtigt.

Bahnhofsgebäude Südflügel

Für den leer stehenden Teil des denkmalgeschützten Südflügels konnte ein mit der Eigenart des Kulturbahnhofs deckendes Nutzungs- und bauliches Modernisierungskonzept für Ausstellungen, Tagungen usw. entwickelt werden und parallel dazu ein Investor sowie auch ein Mieter gefunden werden. Die Verhandlungen zwischen dem Bauherrn GWG und der Bahn gestalten sich jedoch als überaus schwierig, so dass die aufgestellte Modernisierungsvereinbarung bisher nicht abgeschlossen werden konnte.

Bahnhofsvorplatz

Der Vorplatz des Kulturbahnhofs soll in seinem Gestalt- und Nutzungswert deutlich verbessert und zur attraktiven Eingangszone des Kulturbahnhofs umgebaut werden. Dies ist zu erreichen, indem die verkehrlichen Funktionen spürbar verringert werden (großflächige Parkplatzanlage, ausgedehnte Omnibushaltestellen) und eine Neugestaltung auf der Basis eines Wettbewerbs erfolgt. Der Wettbewerb wird gegenwärtig durchgeführt.

Verknüpfung mit anderen Förderprogrammen

Die Rahmenplanung Kulturbahnhof wurde mit dem Hessischen Amt für Straßen- und Verkehrswesen abgestimmt, insbesondere hinsichtlich der Frage, ob und in welchem Umfang Fördermittel nach dem GVFG/FAG ÖPNV und Straßenbau eingebunden werden können. Dies ist entsprechend den spezifischen Nutzungs- und Flächenanteilen der Fall beim Bahnhofsvorplatz (Anlage neuer verkleinerter funktionsgerechter Omnibushaltestellen sowie Wiederherstellung/Neugestaltung des

Tunnelbauwerkes der Regio Tram unter dem Platz). Diese Ansätze sind bei der Ermittlung des Finanzierungsbedarfs Städtebauförderung eingeflossen. Zudem wurde das Vorhaben Eingangszone Kulturbahnhof in das Programmplanungsdokument URBAN II 2000 bis 2006 (PGI) eingestellt: hierbei handelt es sich spezifisch um die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

4.5 Engelhardstraße

Die Engelhardstraße liegt im Zentrum des Ortskerns von Rothenditmold. Sie hat an der Wolfhager Straße eine platzartige Aufweitung, die als große asphaltierte Fläche ohne Bäume als ungeordneter Parkplatz genutzt wird. Hier befindet sich in der enggefügt gründerzeitlichen Struktur die einzige Möglichkeit zur Herstellung eines Quartiersplatzes, der seit Jahren ein zentrales Anliegen im Stadtteil ist.

Die nördliche Hälfte der Engelhardstraße soll zu einem Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualität und als Ort für stadtteilbezogene Veranstaltungen umgestaltet werden. Dies käme auch den angrenzenden Läden zugute, deren Existenzsicherung auch für den Ortskern von Bedeutung ist. Die Gestaltung der Übergangsbereiche zur Naumburger Straße im Süden und zur Valentin-Traudt-Schule im Norden gehört ebenfalls zu dem Sanierungsprojekt mit Signalfunktion für Rothenditmold.

4.4 Wolfhager Straße 110

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Gebäude im Ortskern Rothenditmolds geprüft und bei einigen erhöhter Sanierungsbedarf festgestellt. Dazu gehört u. a. das leer stehende Objekt Wolfhager Straße 110, dessen Eigentümer seit längerer Zeit zahlungsunfähig ist. Das vordere Wohngebäude und die ehemals gewerblich genutzten Hintergebäude sind in einem sehr schlechten baulichen Zustand, so dass bereits Sicherungsmaßnahmen erforderlich wurden, um die Allgemeinheit vor Gefahren herabstürzender Bauteile zu schützen.

Die Stadt Kassel hat wegen der aufgelaufenen Kosten, Gebühren und Abgaben die Zwangsversteigerung beantragt. Da kein Kaufinteressent wegen Zustand und Lage an einer Hauptverkehrsstraße zu erwarten ist, will die Stadt das Grundstück übernehmen, die maroden Gebäude abbrechen und die Fläche als Übergang zum angrenzenden Grünzug Döllbachaue herrichten.

5. Finanzierungsbedarf Städtebauförderung für das Maßnahmenkonzept

Die Sanierungsrahmenplanung enthält ein Maßnahmenkonzept und eine überschlägige Kostenschätzung. Daraus ergibt sich folgender Finanzierungsbedarf für die Städtebauförderung:

Kostengruppe	Voraussichtliche Kosten in €
I. Vorbereitende Untersuchungen	58.000
II. Vorbereitung	283.000
III. Ordnungsmaßnahmen 1. Grundstückserwerb	2.083.000

2. Bodenordnung	60.000
3. Umzug von Bewohnern und Betrieben	30.000
4. Freilegung von Grundstücken	2.093.000
5. Erschließung	5.709.000
6. Sonstige Ordnungsmaßnahmen	60.000
IV. Baumaßnahmen	
1. Modernisierung u. Instandsetzung von Gebäuden	2.334.000
2. Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	
3. Wohnungsbau (Spitzenfinanzierung)	
4. Verlagerung oder Änderung von Betrieben	2.245.000
V. Sonstige Maßnahmen	
Zusammen	14.955.000
Abzüglich Mittelbewilligung 2001 zu Kosten von	2.562.000
Abzüglich Mittelbewilligung 2005 zu Kosten von	1.000.000
Weiterer Finanzierungsbedarf bis 2018	11.393.000

6. Abgrenzung des Sanierungsgebietes und verbleibendes Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen

Gemäß den Beratungsergebnissen mit dem Ministerium und dem Regierungspräsidium Kassel sowie fundiert durch die inzwischen weiter vorangebrachten Projektentwicklungen soll das Sanierungsgebiet Rothenditmold – Hauptbahnhof aus folgenden fünf Teilgebieten bestehen:

A -	Ortskern Rothenditmold	Größe ca. 9,1 ha
B -	Engelhardstraße	Größe ca. 1,0 ha
C -	Brandau- / Philippistraße	Größe ca. 3,9 ha
D -	Postkraftwagenhof Schillerstraße	Größe ca. 2,3 ha
E -	Kulturbahnhof	Größe ca. 7,0 ha

Die
genaue
n
Grenze
n des

Sanierungsgebietes und die einbezogenen Grundstücke sind dargestellt in einem Geltungsbereichsplan (Maßstab 1:10.000) und einer Grundstücksliste, welche der Satzung als Anlagen beigelegt sind.

Die übrigen untersuchten Gebiete

- Ehemaliger Güterbahnhof Unterstadt
- Industrieareal Thyssen-Henschel Rothenditmold
- Hauptbahnhof Nordseite

sollen im Status der vorbereitenden Untersuchung bis zur Konkretisierung einer wirtschaftlich tragfähigen Standortentwicklung verbleiben.

7. Sanierungsverfahren

Die Teilgebiete

- B – Engelhardstraße
- C – Brandau- / Philippstraße
- D – Postkraftwagenhof Schillerstraße
- E – Kulturbahnhof

werden im vollständigen Sanierungsverfahren durchgeführt.

Vollständiges Verfahren bedeutet im Wesentlichen,

- dass bauliche Vorhaben, Rechtsvorgänge und Teilungen gemäß §§ 144 und 145 Baugesetzbuch (BauGB) genehmigungspflichtig sind,
- dass für jedes Grundstück im Sanierungsgebiet im Grundbuch ein Sanierungsvermerk eingetragen wird, der auf die besondere rechtliche Situation hinweist,
- dass die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des Dritten Abschnitts (§§ 152 – 156a) BauGB anzuwenden sind. Dazu gehören die Bestimmungen über die Preisprüfung der Gemeinde bei Grundstücksverkäufen und die Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen durch die Zahlung von Ausgleichbeträgen, zu der die Grundstückseigentümer bei Abschluss der Sanierung gegebenenfalls verpflichtet sind.

Das Teilgebiet

- A – Ortskern Rothenditmolde

wird im vereinfachten Sanierungsverfahren durchgeführt.

Die im vollständigen Verfahren geschilderten umfangreichen Vorschriften sind hier zur Durchführung der Sanierung nicht erforderlich. Für dieses Teilgebiet ist beabsichtigt, den Grundstückseigentümern als Anreiz für private Modernisierungsmaßnahmen die Nutzung steuerlicher Vorteile in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet zu ermöglichen.

Der Magistrat hat in seiner Sitzung am 22.05.2006 der Vorlage zugestimmt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

Magistrat

-VI/-63-

Az.

Vorlage-Nr. 101.16.112

Kassel, 14.07.2006

Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Witte

Mitberichtersteller/-in:

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe sowie dem Verkehrsstufenkonzept zur Erschließung des Bergparks wird, als informelles Steuerungsinstrument für zu konkretisierende Maßnahmen zugestimmt.“

Begründung:

1. Auftrag

Die Stadtverordnetenversammlung hat am 01.03.2004 beschlossen, für den Stadtteil Bad Wilhelmshöhe ein Entwicklungskonzept zu erstellen. Mit Beschluss des Magistrats vom 13.09.2004 ist der Planungsauftrag an die Bürogemeinschaft ANP Architektur + Nutzungsplanung, sowie PGN Planungsgruppe Nord vergeben worden.

2. Verfahren

Nach der Grundlagenerhebung sowie der Defizit- und Potentialanalyse wurde mit dem Beginn der konzeptionellen Arbeitsphase ein dialogorientiertes Verfahren gewählt, mit dem Ziel, Fachleute aus Städtebau, Wirtschaft, Kultur, Gesundheit, Tourismus, Verkehr und Landschaftsplanung sowie die Repräsentanten des Stadtteils direkt an der Planung zu beteiligen (s. Liste im Anhang).

Die Durchführung eines Starterworkshops (21.01.2005), eines Workshops zur Konkretisierung erster Ergebnisse (18.03.2005) sowie eines Workshops zur Vorstellung des vorläufigen Schlussberichtes (13.12.2005) wurde als Plattform für konstruktive Debatten durch die zahlreich Erschienenen genutzt, die der Einladung des Baudezernates gefolgt waren. Hierbei wurde im Laufe des Planungsprozesses schnell deutlich, dass vor allem ein Teilaspekt der gesamtheitlichen Betrachtungsweise des Stadtteils für engagierte und zum Teil konträr verlaufende Diskussionsbeiträge sorgte: basierend auf dem Konzept der Weiterentwicklung und Neuordnung der Kasseler Museumslandschaft des Landes Hessen kam der inneren und äußeren Verkehrserschließung des Bergparks, der Anforderung an die bestehende Infrastruktur sowie deren Auswirkungen auf den Stadtteil im Allgemeinen und auf das herausragende Kulturpotential des Bergparks im Besonderen, eine nachhaltige Bedeutung zu.

Flankierend zu den Workshops wurden daher zwischen Juni und Dezember 2005 insgesamt vier sogenannte Expertenrunden veranstaltet. Ideen und Erschließungsvarianten aus den Workshops wurden in konzeptionelle Zusammenhänge gestellt und anschließend in den Expertenrunden vertiefend thematisiert.

3. Ergebnis und Kontroverse

Das vorliegende Stadtteilentwicklungskonzept schafft einen Orientierungsrahmen in den Bausteinen

Städtebau,
Wirtschaft,
Kultur und Freizeit,
Stadtlandschaft,
Verkehr.

Es gibt Handlungsempfehlungen und zeigt weiteren Konkretisierungsbedarf durch zusätzliche Planungsinstrumente auf.

Im Laufe des kontinuierlich durchgeführten Diskussions- und Arbeitsprozesses konnten bereits konkrete und konsensfähige Verbesserungsvorschläge (z. B. Umorganisation der Bahnhofsvorfläche) in das Konzept integriert werden.

Die zukünftige Erschließung des Bergparks hingegen wurde immer wieder kontrovers diskutiert, basierend auf den nicht gesicherten Verkehrsmarktdaten einerseits und auf die unterschiedliche Schwerpunktsetzung der Verkehrsmittel und der Routenführung andererseits. Während im vorliegenden Stadtteilentwicklungskonzept als generelle Strategie der Ausbau des schienengebundenen ÖPNV betont wird, ist der Expertenrunde im Dezember 2005 von der Stadtplanung bereits ein sogenanntes Verkehrsstufenkonzept vorgelegt worden.

Als entwicklungsorientierte Leitlinie gilt die schrittweise Stärkung, Verbesserung und Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur als konsequente Folge nicht gesicherter Besucherprognosen. Die Umsetzung erfordert eine begleitende regelmäßige Erhebung der Besucherdaten. Ziel und Philosophie ist eine verträgliche Entwicklung der Verkehrsströme für den Stadtteil und vor allem für das monumentale Gesamtkunstwerk Bergpark zu erreichen.

4. Das Verkehrsstufenkonzept Bergpark

Die Ideen und Empfehlungen sind als Übersicht in komprimierter Fassung wiedergegeben.

	Stufe 1	Stufe 2
Parkplatz und Besucherzentrum Bergpark	Sanierung des historischen Stationsgebäudes und Interimsnutzung als Informations- und Servicezentrum. Parkplatz Ochsenallee wird bewirtschaftet und bleibt bestehen.	Neubau des Besucherzentrums an der Straßenbahnwendeschleife. Neubau eines Parkplatzes innerhalb der Straßenbahnwendeschleife. Parkplatz Ochsenallee bleibt als Reserveparkplatz und Aufwertung durch Begrünungsmaßnahmen. Brand-Stopf-Parkplatz entfällt.
Parkplatz Herkules und Herkulesplateau	Landschaftsverträgliche Reorganisation der Parkplätze mit Erhaltung der heutigen Kapazitäten. Einbindung der Verknüpfung von Bergparkbus und Bussen des ÖPNV. Freiraumgestaltung und Fußwegebeziehung auf dem Herkulesplateau. Planung eines neuen Trassenabschnitts am südlichen Rand des Herkulesplateaus unter besonderer Berücksichtigung der Topographie und eines möglichst geringen Eingriffs in Natur und Landschaft (s. auch Bergparkbus).	Standortverträgliche Erweiterung der Parkplätze.

Bergparkbus	<p>Anschaffung von Midi-Bussen mit umweltschonender Technik und eigens für den Bergpark entwickeltem Design.</p> <p>Er dient als Verbindung zwischen den Besucherzentren und den Sehenswürdigkeiten innerhalb des Parks (Busführung s. beigefügten Plan „Buslinie Bergpark“).</p> <p>Er erfüllt die Funktion eines Pendel-Dienstes zwischen Besucherzentrum Bergpark und Schlossplateau.</p> <p>Er fährt vor allem für die Zielgruppe mobilitätsbehinderter Menschen.</p> <p>Folgendes Betriebskonzept wird vorgeschlagen:</p> <p>Betriebszeitraum 15. März - 15. November.</p> <p>Starklasttage (64 Tage mit Wasserspielen), Befahrung im 30-Minuten-Takt Fahrzeugbedarf 2.</p> <p>Schwachlasttage (160 Tage ohne Wasserspiele), Befahrung im 45-Minuten-Takt Fahrzeugbedarf 1.</p> <p>Möglichkeit der Verdichtung der Taktfolge auf dem Abschnitt Besucherzentrum Bergpark und Schlossplateau als Pendelbus (s. Plan), Befahrung im 15-Minuten-Takt oder im 7,5-Minuten-Takt Fahrzeugbedarf insgesamt 3.</p> <p>Integration einer Wendemöglichkeit bei der Neugestaltung der Hotelvorfläche nach historischem Vorbild (Wettbewerbsaufgabe).</p>	
Straßenbahn - Schlossbahn	<p>Gestaltung der Linie 1 als „Kulturbahn“ auf der Achse Bad Wilhelmshöhe - Innenstadt.</p>	<p>Straßenbahnverlängerung zum Schlossplateau mit Endhaltestelle unterhalb des alten Postgebäudes als Zukunftsoption.</p> <p>Besonders kritische Trassenuntersuchung aufgrund der kulturhistorischen Wertigkeit des Gesamtensembles.</p>
Straßenbahn - Herkulesbahn		<p>Herkulesbahn mit äußerer Erschließungsfunktion als Zukunftsoption.</p> <p>Schwierige Realisierungsbedingungen wegen Kostenunterdeckung.</p>

Tulpenallee	<p>Städtebaulich und gartendenkmalpflegerisch fundierte Umgestaltung der Trasse im Plateaubereich auf der Basis eines Wettbewerbs.</p> <p>Temporäre Sperrung zu Events / Großereignissen.</p> <p>Aktuelle Verkehrszählungen im September / Oktober 2005 haben gezeigt, dass zeitlich umfangreichere Sperrungen (z. B. an Sommerwochenenden) zu hohen und nicht vertretbaren Verkehrsverlagerungen in den Stadtteil Harleshausen führten.</p>	<p>Trassenverlagerung aus dem Plateaubereich als Option.</p> <p>Bewertung von Alternativtrassen wird zur Zeit durchgeführt.</p>
Flankierende Maßnahmen	<p>Führung der Randwanderroute Herkules - Wartburg soll zur Bündelung der Verkehre innerhalb des Parks über die Serpentinestrecke führen.</p> <p>Einführung eines intensiven Verkehrsmanagements zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung (z. B. Gästekarten, Leitsystem, kombinierte Angebote).</p> <p>Sperrung der Kommunalstraße für den Individualverkehr.</p> <p>Sperrung des Parks für die Durchfahung mit Reise- oder Sightseeing-Bussen. Lediglich die Anfahrt zum Schlosshotel bleibt bestehen.</p>	

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. II/39
"Kettelerstraße" (Offenlegungsbeschluss)**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Witte

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. II/39 „Kettelerstraße“ wird zugestimmt.“

Begründung:

Der Ortsbeirat Wehlheiden hat der Vorlage in seiner Sitzung am 25.01.2006 nicht zugestimmt.

In der Sitzung am 21.06.2006 wurden die Fragen zu Rettungswegen und Ver- und Entsorgung diskutiert.

Der Ortsbeirat möchte nun zuerst die Frage des Denkmalschutzes für die Kettelerstraße geklärt haben, bevor ein weiterer Beschluss gefasst wird.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 06.06.2006 und 26.06.2006 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung, die Begründung des Bebauungsplanes mit seinen Festsetzungen durch Text und eine unmaßstäbliche Verkleinerung des Planes sind als Anlagen beigefügt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

**Vorhabenbezogener Bebauungsplanentwurf der Stadt Kassel Nr. II/39
„Kettelerstraße“
(Offenlegungsbeschluss)**

E r l ä u t e r u n g

Nördlich der Justizvollzugsanstalt Wehlheiden befindet sich der Baublock Kettelerstraße, Grassweg, Ellerhofstraße, Boppenhausenstraße und Windmühlenweg.

Entlang des Grassweges, der Ellerhofstraße und Teilen der Boppenhausenstraße stehen groß zügige Häuser aus den 30iger Jahren, während in der Kettelerstraße Häuser mit Mietwohnungen aus den 50iger Jahren errichtet wurden.

Diese Häuser möchte die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Kassel mbH (GWG) privatisieren. Gleichzeitig ist sie daran interessiert, die großen Gartenflächen baulich nutzen zu können.

Entsprechende Vorentwürfe zeigen, dass hier, an die Umgebung angepasst, drei weitere Häuser möglich sind.

Um dafür Planungsrecht zu schaffen, soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden.

Da weder der Bau einer öffentlichen Straße noch Ausgleichsflächen außerhalb des Planbereichs vorgesehen sind, ist kein städtebaulicher Vertrag notwendig.

Gegenüber dem Aufstellungsbeschluss wurde der Geltungsbereich um die Grundstücke der Häuser Kettelerstraße 1A - 15 verkleinert, da hier keine Regelungen getroffen und die Häuser verkauft werden sollen.

Der Ortsbeirat hatte folgenden Beschluss gefasst:

1.

Die GWG wird aufgefordert, gegenwärtig auf die Bebauung zu verzichten.

2.

Das Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht wurde aufgefordert, zu prüfen, inwieweit bauplanungsrechtlich Gesichtspunkte der Sozialverträglichkeit, der Ver- und Entsorgung sowie der Rettungswege und alternativen Zuwegungsmöglichkeiten über die Windmühlenstraße ausreichend berücksichtigt worden sind.

zu 1.

Die GWG wird auf die Bebauung nicht verzichten, zumal für ein Haus bereits Baurecht besteht.

zu 2.

Die geplante zusätzliche Bebauung wird über eine Privatstraße erschlossen. Die Ver- und Entsorgung sowie Rettungswege entsprechen den jeweiligen Richtlinien.

Bei einem Gespräch bei der GWG, zudem alle betroffenen Anwohner eingeladen waren, gab es keine fachlich/rechtlich begründeten Ablehnungen. Es ist anzumerken, dass nicht alle eingeladenen Anwohner erschienen waren.

Zur Verbesserung der Parksituation in der Kettelerstraße hat die GWG angeboten, drei bis vier Stellplätze auf der heute ungenutzten Freifläche im Einmündungsbereich zum Windmühlenweg für ihre Häuser anzulegen. Dieser Vorschlag wurde von den Anwohnern begrüßt.

Das Verfahren soll deshalb ohne Veränderung fortgeführt werden.

gez.

Spangenberg

Kassel, 03.02.2005/05.12.2005/16.05.2006

Magistrat

-VI/-63-

Az.

Vorlage-Nr. 101.16.190

Kassel, 08.08.2006

Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/32 A "Waldau-Ost", 2. Änderung; hier Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB für den Bau eines Verkehrskreisels (Offenlegungsbeschluss)

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Witte

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Für den Einmündungsbereich der Emmy-Noether-Straße in die Heinrich-Hertz-Straße ist ein vereinfachtes Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes durchzuführen.

Statt einer signalisierten Straßeneinmündung soll ein Kreisels ausgebaut werden.“

Begründung:

Der Ortsbeirat Waldau hat der Vorlage in seiner Sitzung am 13.06.2006 zugestimmt. Die in der Sitzung beschlossenen technischen Anregungen wurden vom Straßenverkehrsamt geklärt und beantwortet.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 06.06.2006 und 26.06.2006 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage, ein Übersichtsplan, ein Ausschnitt aus dem Bebauungsplan Nr. VII/32 A und die Neuplanung sind als Anlagen beigefügt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

**Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/32 A „Waldau-Ost“, 2. Änderung
hier: Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB für den Bau eines Verkehrskreisels
(Offenlegungsbeschluss)**

Erläuterung

Der Bebauungsplan für das Industriegebiet Waldau-Ost ist am 12.05.2005 rechtsverbindlich geworden.

Darin ist der Anschluss des sogenannten „Lohfeldener Rüssels“, auf Kasseler Stadtgebiet „Emmy-Noether-Straße“ benannt, senkrecht auf die „Heinrich-Hertz-Straße“ geführt.

Die Verkehrsplanung schlägt nun folgenden Ausbau vor.

Der direkte Anschluss des Industriegebietes Waldau-Ost an das BAB-Kreuz Kassel-Mitte (Lohfeldener Rüssel) erfolgt über die Emmy-Noether-Straße und die Heinrich-Hertz-Straße. Im Verlauf der Emmy-Noether-Straße sind hiervon die Einmündungen mit der Rudolf-Diesel-Straße und Heinrich-Hertz-Straße betroffen. Unter Verzicht auf eine Lichtsignalregelung an beiden Knotenpunkten soll im Bereich Heinrich-Hertz-Straße/Emmy-Noether-Straße ein Kreisverkehrsplatz angelegt werden (vgl. Anlagen). Diese Verkehrslösung hat folgende Vorteile:

Erhöhte Verkehrssicherheit und bessere Verkehrsqualität von Kreisverkehrsplätzen im Vergleich zu Kreuzungen und Einmündungen.

Größere Flexibilität in der Verkehrslenkung hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsströme.

Die Investitionskosten (Umbau-/Herstellungs- und Grunderwerbskosten) für den Kreisverkehrsplatz erfordern zunächst einen weiteren Mitteleinsatz in Höhe von ca. 360.000 € Aufgrund der Mitteleinsparungen für die beiden Lichtsignalanlagen (ca. 300.000 €) sowie ein Wegfall der laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten für die Stadt Kassel (ca. 13.000€/Jahr) wird nachhaltig mit einer Amortisation nach spätestens acht Jahren gerechnet. Die Folgekostenminimierung entspricht den städtischen Einsparungsbemühungen bei der Aufstellung des Doppelhaushaltes 2007/2008.

Städtebaulich und verkehrlich stellt der Kreisverkehrsplatz eine besondere Hervorhebung im Übergangsbereich von der Autobahn in das nachgeordnete städtische Straßennetz dar; dieses ist positiv zu beurteilen.

Die bauliche Ausführung benötigt aber ca. 1.000 m² zusätzliche Verkehrsfläche aus dem anliegenden städtischen Grundstück.

Dazu ist ein vereinfachtes Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch (BauGB) zur Änderung der Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes notwendig.

gez.

Spangenberg

Kassel, 16.05.2006/09.06.2006

Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung

KASSELER LINKE.ASG

Vorlage Nr. 101.16.91

STADT  KASSEL
documenta-Stadt

Rathaus
34112 Kassel
Telefon 0561 787 3315
E-Mail
fraktion@Kasseler.Linke.ASG.net

Kassel, 12.06.2006

Jobticket Rathaus verbessern

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Ein attraktives Jobticket für die Beschäftigten des Rathauses analog der
Regelung des Regierungspräsidiums Kassel anzubieten.“

Begründung:

Mit der weiteren Verbesserung der Erreichbarkeit des Rathauses durch die Regiotram steigert ein solches Angebot die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung. Am 20.06.2005 wurde in der Stadtverordnetenversammlung ein entsprechender Antrag für die Beschäftigten des Finanzzentrums Kassel gefasst.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.16.93

Kassel, 12.06.2006

Bebauung Weidestraße im Landschaftsschutzgebiet Stadt Kassel

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Nach welchem Verfahren des BauGB ist das Baugebiet Weidestraße durchgeführt worden?
2. Sind die Träger öffentlicher Belange (TÖBs) und Naturschutzverbände beteiligt worden?
3. Wann ja, welche TÖBs und Naturschutzverbände sind beteiligt worden?
4. Ist für den Eingriff in Natur- und Landschaft ein Ausgleich hergestellt worden?
5. Wenn ja welcher und in welchem Umfang?
6. Welche Verwaltung hat den Bauwilligen eine Baugenehmigung erteilt?
7. Wie ist diese Baugenehmigung zustande gekommen?
8. Hatte die Obere Naturschutzbehörde oder der Naturschutzbeirat von der Bebauung im LSG Stadt Kassel Kenntnis?
9. Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?
10. Welche Konsequenzen will der Magistrat und insbesondere der Bau- und Umweltdezernent ziehen um einen solchen Fall in Zukunft zu vermeiden?
11. Welche Konsequenzen will der Magistrat und insbesondere der Bau- und Umweltdezernent ziehen um die negativen Auswirkungen der erfolgten Bebauung zu minimieren?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender

Neugliederung Friedrich-Ebert-Straße

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, den öffentlichen Raum in der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Ständeplatz und Annastraße neu zu strukturieren und hierfür einen entsprechenden Planungsauftrag zu vergeben. Die Aufwertung und Verbesserung dieses wichtigen Bereichs soll den Interessen von Fußgängern, Radfahrern und Nutzern des Öffentlichen Verkehrs ebenso entgegenkommen wie den zahlreichen Gewerbetreibenden auf beiden Seiten der Friedrich-Ebert-Straße. Planungs- und Umbauziel ist ein innenstadtnaher attraktiver Boulevard, begrünt durch eine Allee mit großkronigen Bäumen.

Begründung:

Große Teile der Ladengeschäfte in der Friedrich-Ebert-Straße stehen wiederholt und auffallend häufig leer. Dies ist ein nicht zu übersehendes Zeichen für Handlungsbedarf.

Um dem Bereich, auch in Anlehnung und unter Bezugnahme auf die Stadtgeschichte die seiner Lage im Stadtgefüge und seiner Bedeutung entsprechende Wertigkeit zurück zu geben, muss der gesamte Straßenraum in einen hochwertig gestalteten öffentlichen Erlebnis-Raum verwandelt werden. Hierfür sind entsprechende Planungen entweder in Auftrag zu geben oder vom Baudezernat zu erstellen. Um die Interessen der schwachen Verkehrsteilnehmer - Fußgänger und Radfahrer - besonders zu berücksichtigen und dem Öffentlichen Verkehr und seinen Nutzern entsprechend Priorität einzuräumen, ist eine grundsätzliche Neustrukturierung des gesamten Straßenraumes vorzunehmen. Damit aus der Friedrich-Ebert-Straße wirklich die in der Werbung beschworene „Erlebnismeile“ wird, muss ein Boulevard entstehen, in und auf dem die Bewohner, Kunden und Beschäftigten unter großen Bäumen flanieren und Stadt genießen können.

Ohne planvolle und nachhaltige Investitionen im öffentlichen Bereich wird sich die ökonomische Misere nicht aufhalten und beheben lassen.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender

Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung

KASSELER LINKE.ASG

STADT  KASSEL
documenta-Stadt

Rathaus
34112 Kassel
Telefon 0561 787 3315
E-Mail
fraktion@Kasseler.Linke.ASG.net

Vorlage Nr. 101.16.179

Kassel, 18.07.2006

Bergpark Wilhelmshöhe - Straße exklusiv für den Öffentlichen Nahverkehr

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt,
die Gemeindestraße von der Mulangstraße und der Tulpenallee
ausschließlich für den Öffentlichen Nahverkehr freizugeben.

Begründung:

Im Anlageband Baustein Verkehr zum Stadtteilentwicklungskonzept „Bad Wilhelmshöhe“ wird diese Maßnahme angeregt, um den störenden Pkw- und Busverkehr im Herzen des Bergparks auszuschließen. Die jetzige Regelung des Anliegerverkehrs führt zur starken und nicht sinnvollen Befahrung des Parks und in folge zum Parken im Park. Die erheblichen Beeinträchtigungen der Parkbesucher/-innen durch die Störung beim Flanieren und durch die Lärm- und Abgasemissionen können einfach und kostengünstig behoben werden.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender

Bergpark Wilhelmshöhe - Straßenbahn verlängern

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Transportkapazitäten bietet die Straßenbahnverlängerung gegenüber der Busanbindung?
2. Wie unterscheiden sich die Qualitäten der Straßenbahnerschließung zur Buserschließung hinsichtlich der Fahrdauer, des Fahrgastkomforts und der Barrierefreiheit?
3. Ist die Öffentliche Verkehrsanbindung für die Museen im Bergpark auch im Winter mit einer Busanbindung sichergestellt?
4. Welche Taktungen im Tages-, Wochen- und Jahresverlauf sind bei einer Bus und welche bei einer Straßenbahnanbindung gewährleistet?
5. Welche Investitionskosten entstehen bei der Realisierung der Straßenbahnverlängerung auf das Niveau des Schlosses?
6. Wie hoch wäre der kommunale und der KVG Anteil an diesen Kosten?
7. Mit welchem Fahrgastzuwachs wird in absoluten und relativen Zahlen bei einer Straßenbahnanbindung gegenüber einer Busanbindung gerechnet?
8. Wie hoch werden die jährlichen Betriebskosten (absolut und pro Fahrgast) für den Straßenbahnbetrieb und den Busbetrieb geschätzt?
9. Welche Rahmenbedingungen werden von Seiten der KVG für einen ökonomisch vertretbaren Straßenbahnbetrieb benannt?

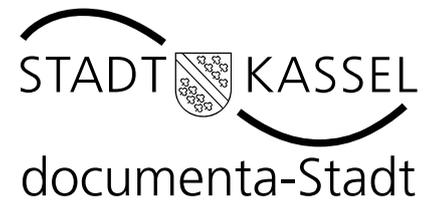
Um schriftliche Antwort wird gebeten.

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender



Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung



Rathaus
34112 Kassel
Telefon 0561 787 3310
Telefax 0561 787 3312
E-Mail
fdp-fraktion-kassel@netcomcity.de

Vorlage Nr. 101.16.205

Kassel, 29.08.2006

Regionalisierungsmittel des Bundes

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Um den Wegfall von Regionalisierungsmitteln des Bundes für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) zumindest teilweise auszugleichen, wird der Magistrat beauftragt, die geplante Vergabe von ca. 5 Millionen km an die Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) aufzugeben und den lokalen Busverkehr auszuschreiben.

Begründung:

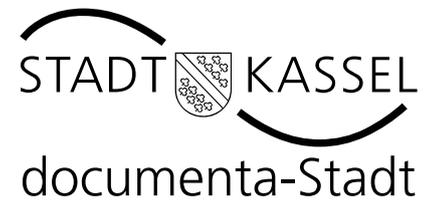
Die bisherige Ausschreibungspraxis des Landes Hessen belegt, dass der ausgeschriebene Preis für den Buskilometer zwischen 1,75 € und 2,20 € liegt. Bei Direktvergabe von Verkehrsleistungen liegen die Preise mit ca. 4,50 € fast doppelt so hoch.

Berichterstatter: Stadtverordneter Lippert

gez. Frank Oberbrunner
Fraktionsvorsitzender



Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung



Rathaus
34112 Kassel
Telefon 0561 787 3310
Telefax 0561 787 3312
E-Mail
fdp-fraktion-kassel@netcomcity.de

Vorlage Nr. 101.16.206

Kassel, 29.08.2006

Salzmann-Industriedenkmal

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird aufgefordert,

1. für das Areal des Salzmann-Industriedenkmal's Planungsrecht als Voraussetzung für eine weitere Nutzung des Geländes zu schaffen, d. h. insbesondere das Verfahren zur Ausweisung als Sondergebiet zu beginnen.
2. den mit dem möglichen Betreiber ausgehandelten städtebaulichen Vertrag der Stadtverordnetenversammlung zur Abstimmung vorzulegen.

Begründung:

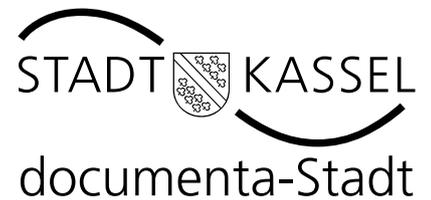
erfolgt mündlich

Berichterstatter: Stadtverordneter Lippert

gez. Frank Oberbrunner
Fraktionsvorsitzender



Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung



Rathaus
34112 Kassel
Telefon 0561 787 1294
Telefax 0561 787 2104
E-Mail info@gruene-kassel.de

Vorlage Nr. 101.16.211

Kassel, 29.08.2006

Rudolf-Schwander-Straße

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie schätzt der Magistrat die Verkehrssituation in der Rudolf-Schwander-Straße nach dem Umbau des Scheidemannplatzes ein?
2. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation plant der Magistrat, welche Kosten entstehen dafür und wann sollen diese umgesetzt werden?
3. Sieht der Magistrat Möglichkeiten für kurzfristige kostengünstige Veränderungen bei der Verkehrsführung oder für Umgestaltungsmaßnahmen?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Miles-Paul

gez. Karin Müller
Fraktionsvorsitzende

Vorlage Nr. 101.16.212

Kassel, 30.08.2006

Vorlage Liniennetzplan Regiotram

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird gebeten, den Liniennetzplan der Regiotram vorzulegen.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Wett

gez. Eva Kühne-Hörmann, MdL
Fraktionsvorsitzende