

Stadtverordnetenversammlung  
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr



An die  
Mitglieder  
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr  
der Stadtverordnetenversammlung  
  
Kassel

Geschäftsstelle:  
Büro der Stadtverordnetenversammlung

Rathaus, 34112 Kassel  
Auskunft erteilt: Frau Herschelmann  
Tel. 05 61/7 87.12 26  
Fax 05 61/7 87.21 82  
E-Mail: [andrea.herschelmann@stadt-kassel.de](mailto:andrea.herschelmann@stadt-kassel.de)

Kassel, 27. November 2013

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur **15.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr lade ich  
ein für

**Mittwoch, 4. Dezember 2013, 17:00 Uhr,  
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel.**

**Tagesordnung:**

- 1. Planungen zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur**  
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 12. November 2012  
Bericht des Magistrats  
101.17.637
- 2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A "Stadt villenpark  
Marbachshöhe (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**  
Vorlage des Magistrats  
Berichtersteller/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1119 -
- 3. Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP)**  
Vorlage des Magistrats  
Berichtersteller/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1138 -
- 4. Baufortgang Stadtmuseum**  
Anfrage der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dr. Jörg Westerbürg  
- 101.17.1121 -
- 5. In Einbahnstraßen die Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr prüfen**  
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne  
Berichtersteller/in: Stadtverordnete Karin Müller MdL  
- 101.17.1122 -

- 6. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr**  
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD und B90/Grüne  
Berichtersteller/in: Stadtverordnete Karin Müller MdL  
- 101.17.1123 -
  
- 7. Welterbeverträglichkeit einer Bergparkseilbahn**  
Antrag der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.1139 -
  
- 8. Bebauungsplan Kupferhammerstraße**  
Anfrage der CDU-Fraktion  
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.1144 -

Mit freundlichen Grüßen

Dominique Kalb  
Vorsitzender

**Niederschrift**  
über die **15. öffentliche Sitzung**  
**des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**  
am Mittwoch, 4. Dezember 2013, 17:00 Uhr,  
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

**Anwesende:**

**Mitglieder**

Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU  
Christian Knauf, 1. stellvertretender Vorsitzender, SPD  
Dieter Beig, 2. stellvertretender Vorsitzender, B90/Grüne  
Doğan Aydın, Mitglied, SPD  
Judith Boczkowski, Mitglied, SPD  
Harry Völler, Mitglied, SPD  
Volker Zeidler, Mitglied, SPD  
Thomas Koch, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Karin Müller MdL)  
Joachim Schleißing, Mitglied, B90/Grüne  
Karl Schöberl, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Gernot Rönz)  
Jutta Schwalm, Mitglied, CDU (Vertretung für Wolfram Kieselbach)  
Dr. Jörg Westerburg, Mitglied, CDU  
Renate Gaß, Mitglied, Kasseler Linke (Vertretung für Norbert Domes)  
Bernd Wolfgang Häfner, Mitglied, FREIE WÄHLER

**Teilnehmer mit beratender Stimme**

Jörg-Peter Bayer, Stadtverordneter, Piraten  
Karin Schöps, Vertreterin des Seniorenbeirates

**Magistrat**

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

**Schriftführung**

Andrea Herschelmann, Büro der Stadtverordnetenversammlung

**Entschuldigt:**

Heinz Gunter Drubel, Mitglied, FDP  
Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

**Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen**

Heiko Lehmkuhl, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Simone Fedderke, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Sabine Schaub, Dezernat -VI-  
Axel Jäger, Hochbau und Gebäudebewirtschaftung  
Carl Flore, Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz  
Uwe Bischoff, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Dr.-Ing. Michael Frehn, Planersocietät Dortmund

## **Tagesordnung:**

- |    |   |             |
|----|---|-------------|
| 1. | Planungen zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur  | 101.17.637  |
| 2. | Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A<br>"Stadtvillenpark Marbachshöhe (Aufstellungs- und<br>Offenlegungsbeschluss) | 101.17.1119 |
| 3. | Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP)  | 101.17.1138 |
| 4. | Baufortgang Stadtmuseum   | 101.17.1121 |
| 5. | In Einbahnstraßen die Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr<br>prüfen  | 101.17.1122 |
| 6. | Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr   | 101.17.1123 |
| 7. | Welterbeverträglichkeit einer Bergparkseilbahn  | 101.17.1139 |
| 8. | Bebauungsplan Kupferhammerstraße  | 101.17.1144 |

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 27.11.2013 ordnungsgemäß einberufene 15. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

## **Zur Tagesordnung**

Vorsitzender Kalb teilt mit, dass Herr Stolte, Verein für transparente Information zur Politik e.V., die heutige Sitzung aufnehmen wird.

Er gibt bekannt, dass

Stadtverordnete Jutta Schwalm sowie

Frau Herschelmann, Schriftführung,

der Veröffentlichung von Film- und Bildaufnahmen ihrer Person nicht zustimmen.

### **1. Planungen zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur**

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 12. November 2012

Bericht des Magistrats

101.17.637

## **Beschluss**

Der Magistrat wird aufgefordert, im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr seine aktuellen und mittelfristigen Planungen hinsichtlich der städtischen Investitionsvorhaben im Bereich Straßeninfrastruktur darzulegen, bestehende Probleme aufzuzeigen, eine Einschätzung über die zukünftige Entwicklung des Zustandes der Verkehrswege in Kassel abzugeben sowie die tatsächlich erforderlichen und die zur Verfügung stehenden Investitionsvolumina zu benennen.

Der Bericht wird anhand einer Power-Point-Präsentation von Uwe Bischoff, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, gegeben. Im Anschluss beantworten Stadtbaurat Nolda und Uwe Bischoff die Nachfragen der Ausschussmitglieder.

**Der Bericht des Magistrats wird zur Kenntnis genommen.**

**2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A "Stadtvillenpark Marbachshöhe (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

Vorlage des Magistrats  
- 101.17.1119 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Aufstellung und dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ wird zugestimmt.

Der Bebauungsplan wird gem. § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Ziel und Zweck der Planung ist, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bebauung der Grundstücke mit mehrgeschossigen Stadtvillen für eine Wohnbebauung zu schaffen und die Erhaltung des ehemaligen Betriebsgebäudes der E.ON Mitte als Großgarage abzusichern.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt im Norden von dem Bärenreiterweg, im Osten von der Mecklenburger Straße, im Süden vom Marbachsgrünzug und im Westen von den westlichen Grenzen der Flurstücke 9/19 und 20/19, Flur 11, Gemarkung Wahlershausen.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

Abwesend: FDP

den

**Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A "Stadtvillenpark Marbachshöhe (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss), 101.17.1119, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Zeidler

**3. Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP)**

Vorlage des Magistrats  
- 101.17.1138 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Den Zielen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP) wird zugestimmt.  
Die Umsetzung dieser Ziele steht unter Finanzierungsvorbehalt.

Die Ziele zum VEP dienen als Grundlage zur weiteren Bearbeitung und als Bewertungshintergrund der folgenden Maßnahmenentwicklung des in Aufstellung befindlichen VEP.

Zukünftig sollen alle Projekte zu verkehrlichen Fragestellungen entsprechend den Zielen des VEP entwickelt werden.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne  
Ablehnung: Demokratie erneuern/Freie Wähler  
Enthaltung: CDU, Kasseler Linke  
Abwesend: FDP  
den

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP), 101.17.1138, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Schleißing

#### **4. Baufortgang Stadtmuseum**

Anfrage der CDU-Fraktion  
- 101.17.1121 -

#### **Anfrage**

Wir fragen den Magistrat:

1. In welchem finanziellen Umfang konnten bei Sanierung und Erweiterung des Stadtmuseums Einsparungen vorgenommen werden?
2. Welche Einsparungen und Veränderungen in der Planung und bei der Bauausführung wurden bzw. werden im Detail vorgenommen?
3. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für die Stadt nach dem Ausscheiden des ursprünglichen Architektenbüros, bis zur Fertigstellung des Gebäudes frei in die Innen- und Außengestaltung einzugreifen und weitere Änderungen vorzunehmen?
4. Wie ist die Äußerung von Stadtbaurat Nolda in der HNA vom 30.09.2013 zu verstehen, nach der man überlegt habe, „das Projekt aufzugeben“?
5. Gibt es für laufende bzw. für bevorstehende Bauprojekte Überlegungen, aus Einsparerwägungen bzw. –zwängen Projekte zu begrenzen oder ganz aufzugeben?

Stadtverordneter Dr. Westeburg, CDU-Fraktion, begründet die Anfrage seiner Fraktion. Stadtbaurat Nolda beantwortet die Anfrage sowie die Nachfragen der Ausschussmitglieder.

**Nach Beantwortung durch Stadtbaurat Nolda erklärt Vorsitzender Kalb die Anfrage für erledigt.**

- 5. In Einbahnstraßen die Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr prüfen**  
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne  
- 101.17.1122 -

#### **Gemeinsamer Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert zu überprüfen, welche weiteren Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung für den Radverkehr freigegeben werden können. Als eine der ersten Maßnahmen sollte die Tränkeforte auf diese Möglichkeit hin überprüft werden, da dies eine von Radfahrerinnen und Radfahrern häufig genutzte Wegstrecke ist und die Breite der Straße eine Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr zulässt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

Abwesend: FDP

den

#### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne betr. In Einbahnstraßen die Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr prüfen, 101.17.1122, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Westerburg

- 6. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr**  
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen SPD und B90/Grüne  
- 101.17.1123 -

#### **Gemeinsamer Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten, welche Maßnahmen für den Radverkehr in den Jahren 2011, 2012 und 2013 durchgeführt wurden bzw. werden und in welcher Höhe Investitionen getätigt wurden. Weiterhin möge der Magistrat berichten, welche Maßnahmen bis 2016 noch geplant sind und auch tatsächlich durchgeführt werden und finanziert sind.

Insbesondere möge der Magistrat berichten, inwieweit die Lückenschlüsse des Radroutenprogrammes vorangeschritten sind.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei  
Zustimmung: einstimmig  
Ablehnung: --  
Enthaltung: --  
Abwesend: FDP  
den

### Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne betr. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr, 101.17.1123, wird **zugestimmt**.

Berichtersteller/-in: Stadtverordnete Gaß

#### **7. Weiterbeverträglichkeit einer Bergparkseilbahn**

Antrag der CDU-Fraktion  
- 101.17.1139 -

#### **Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten, inwieweit das Vorhaben zur Errichtung einer Seilbahn in den Bergpark mit dem Status des Bergparks als Welterbe verträglich ist.

Stadtverordneter Zeidler, SPD-Fraktion, und Stadtverordneter Schleißing, Fraktion B90/Grüne, machen im Rahmen der Diskussion Änderungsvorschläge. Diese werden von Dr. Westenburg, CDU-Fraktion, übernommen.

#### ➤ **Geänderter Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert,

1. im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten, inwieweit das Vorhaben zur Errichtung einer Seilbahn in den Bergpark mit dem Status des Bergparks als Welterbe verträglich ist.
2. **vorbehaltlich einer positiven Einschätzung durch den Magistrat in einer der nächsten Sitzungen den potenziellen Bauherren mit seinen Planern einzuladen und die Planungen und Finanzierung vorzustellen.**



Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei  
Zustimmung: einstimmig  
Ablehnung: --  
Enthaltung: --  
Abwesend: FDP  
den

### Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem geänderten Antrag der CDU-Fraktion betr. Welterbeverträglichkeit einer Bergparkseilbahn, 101.17.1139, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Häfner

### **8. Bebauungsplan Kupferhammerstraße**

Anfrage der CDU-Fraktion  
- 101.17.1144 -

### **Anfrage**

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie ist der derzeitige Bearbeitungsstand betreffend die Überarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VII/3 „Kupferhammerstraße“?
2. Welche Anregungen und Hinweise der Anwohner-Initiative Forstfeld bezüglich der Bebauung des Geländes der ehemaligen Molkerei Lindenberg werden vom Magistrat im B-Plan berücksichtigt?
3. Wie wird zukünftig sichergestellt, dass die Höhenentwicklung des Geländes ohne erhebliche Beeinträchtigung der bestehenden Bebauung erfolgt?
4. Welche Anzahl von PKW-Stellplätzen wird jeweils pro Haus geplant?
5. Welche Alternative gibt es zur geplanten Beseitigung des gesamten Baumbestandes auf dem Areal? Gibt es eine Möglichkeit, zumindest einige der teilweise über 100 Jahre alten Bäume zu erhalten?
6. Bisher sind lediglich 26 Bäume als Ersatzpflanzung auf den Verkehrsflächen zwischen den Neubauten geplant. Warum ist keine Anpflanzung von zusätzlichen Bäumen im Grenzbereich vorgesehen?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Anfrage sowie die Nachfragen der Ausschussmitglieder.

**Nach Beantwortung durch Stadtbaurat Nolda erklärt Vorsitzender Kalb die Anfrage für erledigt.**

**Ende der Sitzung:** 18:16 Uhr

Dominique Kalb  
Vorsitzender

Andrea Herschelmann  
Schriftführerin

# Straßenzustandsbericht 2013



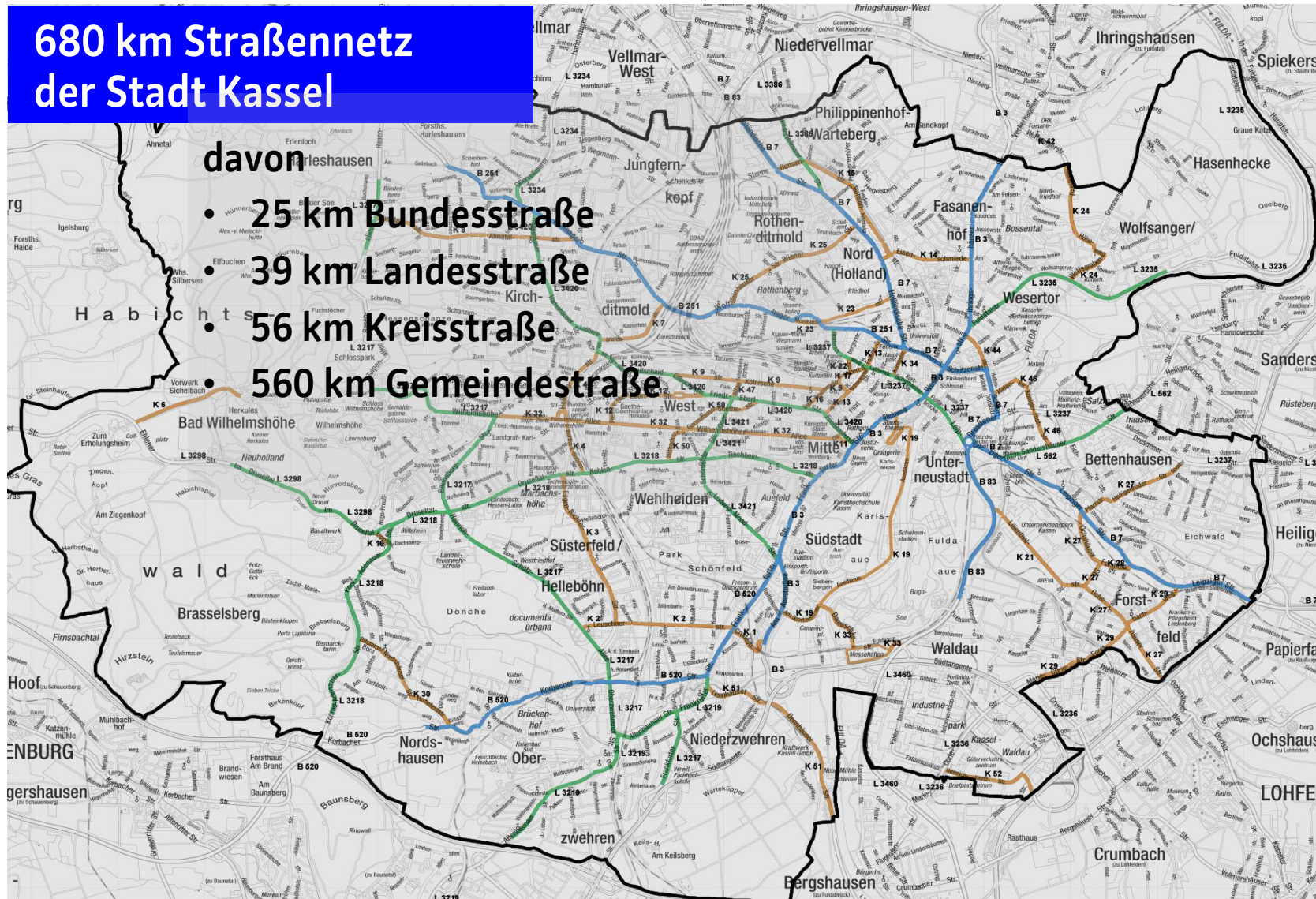
(c) Aerowest 2013

- Darstellung des Ist-Zustands und Vergleich zum Straßenzustandsbericht 2007
- Planungsansatz zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur aus Sicht des Dezernats

# 680 km Straßennetz der Stadt Kassel

davon

- 25 km Bundesstraße
- 39 km Landesstraße
- 56 km Kreisstraße
- 560 km Gemeindestraße





## **Entspannung der kommunalen Finanzlage reicht nicht für Abbau des Investitionsstaus in Kommunen**

Medieninformation vom 11. April 2012

### **Finanzschwache Kommunen können keine ausreichenden Zukunftsinvestitionen tätigen**

**Zwei von drei Kommunen erwarten keine maßgebliche Verbesserung des Investitionsrückstands innerhalb der nächsten fünf Jahre | Rückstände bestehen insbesondere im Bildungs- und Verkehrsbereich | Finanzschwache Kommunen können keine ausreichenden Zukunftsinvestitionen tätigen**

Der kommunale Investitionsrückstand ....., sowie bei den Straßen und der Verkehrsinfrastruktur (insgesamt 25 Milliarden Euro) wird vor allem bei den stark schuldenbelasteten Großstädten und bei den finanzschwachen Städten und Gemeinden vermutlich noch zunehmen.

### Vorfahrt für Investitionen in Infrastruktur- Städte stärker von Sozialausgaben entlasten

Die **Verkehrsinfrastruktur** in Deutschland und seinen Städten ist an vielen Stellen notleidend, zur Erneuerung der Verkehrswege allein in den Städten und Gemeinden fehlen jährlich 2,75 Milliarden Euro. Durch marode Brücken, sanierungsbedürftige Tunnel und andere beschädigte Verkehrsverbindungen geraten der Wirtschaftsstandort Deutschland und die individuelle Mobilität ernsthaft in Gefahr. Der Deutsche Städtetag fordert den Bund und die Länder auf, dem Kollaps maßgeblicher Verkehrsverbindungen unverzüglich durch ein Notprogramm zu begegnen. Die Vizepräsidentin des Deutschen Städtetages, die Ludwigshafener Oberbürgermeisterin Dr. Eva Lohse, sagte: „Die Finanzierung der Infrastruktur muss ein Megathema der neuen Legislaturperiode werden. Wenn in den Städten weiterhin der Wohlstand unseres Landes wachsen soll, dann brauchen wir ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz. Wir wünschen uns deswegen, dass der Bund bereits mit dem Haushaltsjahr 2014 die Mittel für sein Programm für Großvorhaben im Öffentlichen Personennahverkehr erhöht. Damit die Städte langfristige Projekte verwirklichen können, sollte möglichst bald die Fortführung eines solchen Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus beschlossen werden.“ Zudem sollten Bund und Länder die sogenannten Entflechtungsmittel zur Verkehrsfinanzierung in den Kommunen von jährlich 1,33 auf 1,96 Milliarden Euro aufstocken. Diesen Bedarf habe ein anerkanntes Gutachten nachgewiesen.

## Aber der Wert verfällt...

- **Jedes Jahr geht ein Teil dieses Vermögens verloren, weil zu wenig Geld für die Unterhaltung der Straßen aufgewendet wird.**
- **Der Einsatz der Mittel ist nicht wirtschaftlich, wenn kaputte Straßen völlig neu gebaut werden müssen.**
- **Das Erscheinungsbild der Stadt als Lebensraum und Wirtschaftsstandort leidet unter diesem Zustand.**

**Straßen unterliegen einem ständigen Verschleiß.**

## **Verkehr** und **Witterung**

**greifen die Straßenkonstruktion permanent an und**

**führen so im Laufe der Jahre zu Substanzverlusten und irreparablen Schäden.**







Die Folgen sind:

- Spurrillen
- Risse
- Schlaglöcher
- Verdrückungen
- Ausmagerung
- Abplatzungen

## Zustandserfassung in 2012 und Vergleich zu 2006

**2006** wurde für das gesamte Stadtgebiet eine Bestandsanalyse des Straßennetzes zur Erfassung im doppischen Haushalt durchgeführt.

**2012** erfolgte eine komplette Aktualisierung der Zustandserfassung.

## Einteilung aller Straßen in sechs Zustandsklassen



Klasse 1 - sehr guter Zustandswert (Neubau)



Klasse 2 - gut



Klasse 3 - befriedigend

Warnwert (ab dem Maßnahmen vor zusehen sind)



Klasse 4 – ausreichend

Schwellenwert (Einschränkung der Verkehrssicherheit)



Klasse 5 – schlechter Zustand



Klasse 6 – sehr schlechter Zustand

## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 1



**8 %**  
der Straßen in 2012  
(3 % in 2006)

## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 2



**10 %**  
der Straßen in 2012  
(12 % in 2006)

## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 3



**34 %**  
der Straßen in 2012  
(31 % in 2006)

## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 4



**24 %**  
der Straßen in 2012  
(29 % in 2006)

## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 5



**17 %**  
der Straßen in 2012  
(15 % in 2006)

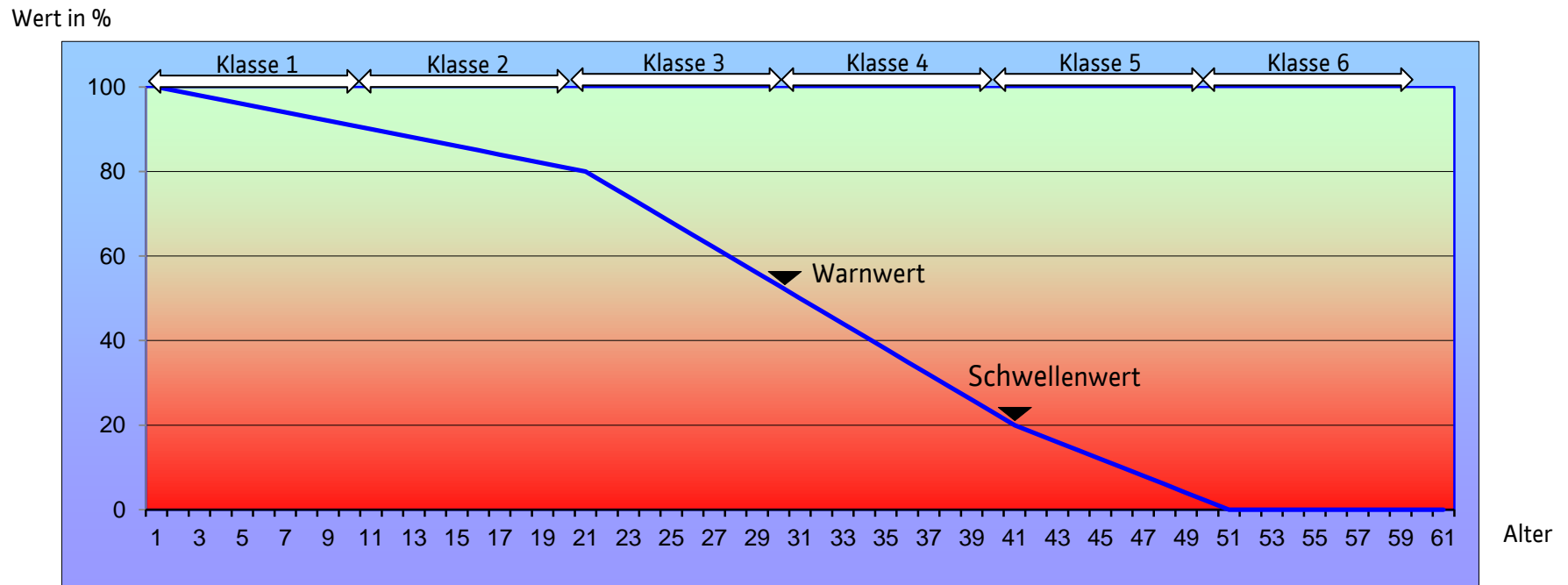


## Beispiel für eine Straße Zustandsklasse 6



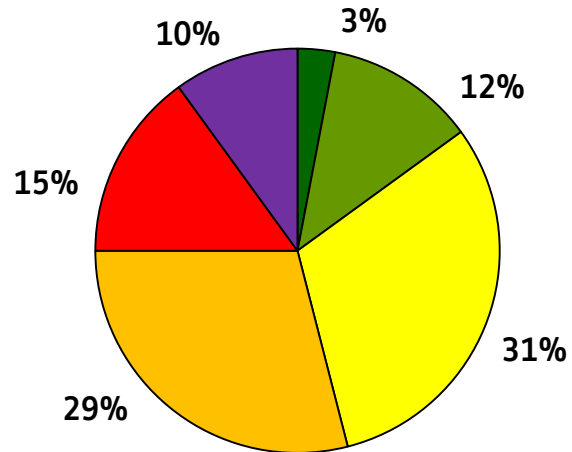
**7 %**  
der Straßen in 2012  
(10 % in 2006)

# Lebenslinie einer Straße

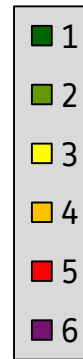


**Entwicklung des Wertes einer Straße in %  
im Verhältnis zu ihrem Alter**

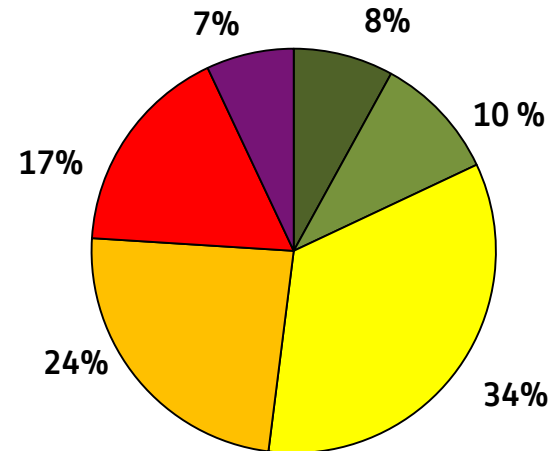
2006



Zustandsklassen:



2012

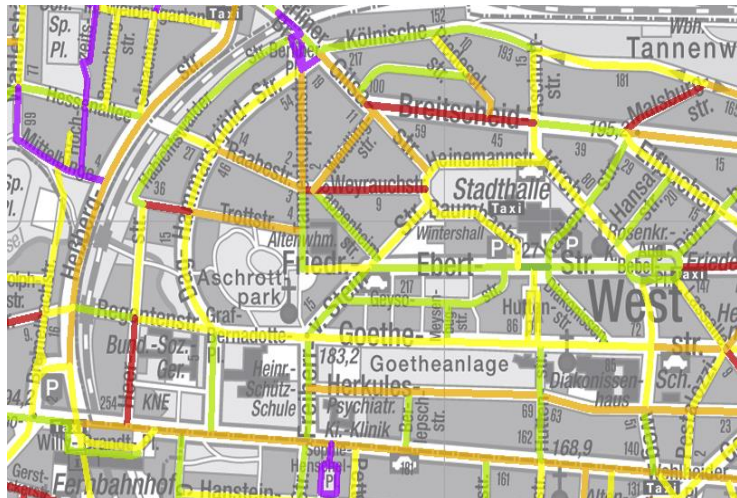


prozentuale Verteilung der Zustandsklassen auf die Straßen im Stadtgebiet im Jahr 2006

prozentuale Verteilung der Zustandsklassen auf die Straßen im Stadtgebiet im Jahr 2012

Das Ergebnis ist auch im GIS<sup>\*)</sup> der Stadt Kassel dargestellt. Um Anlieger über den Zustand der Straßen zu informieren, ist diese Darstellung im Internet veröffentlicht.

-  Klasse 1
-  Klasse 2
-  Klasse 3
-  Klasse 4
-  Klasse 5
-  Klasse 6



Zustand: 2006

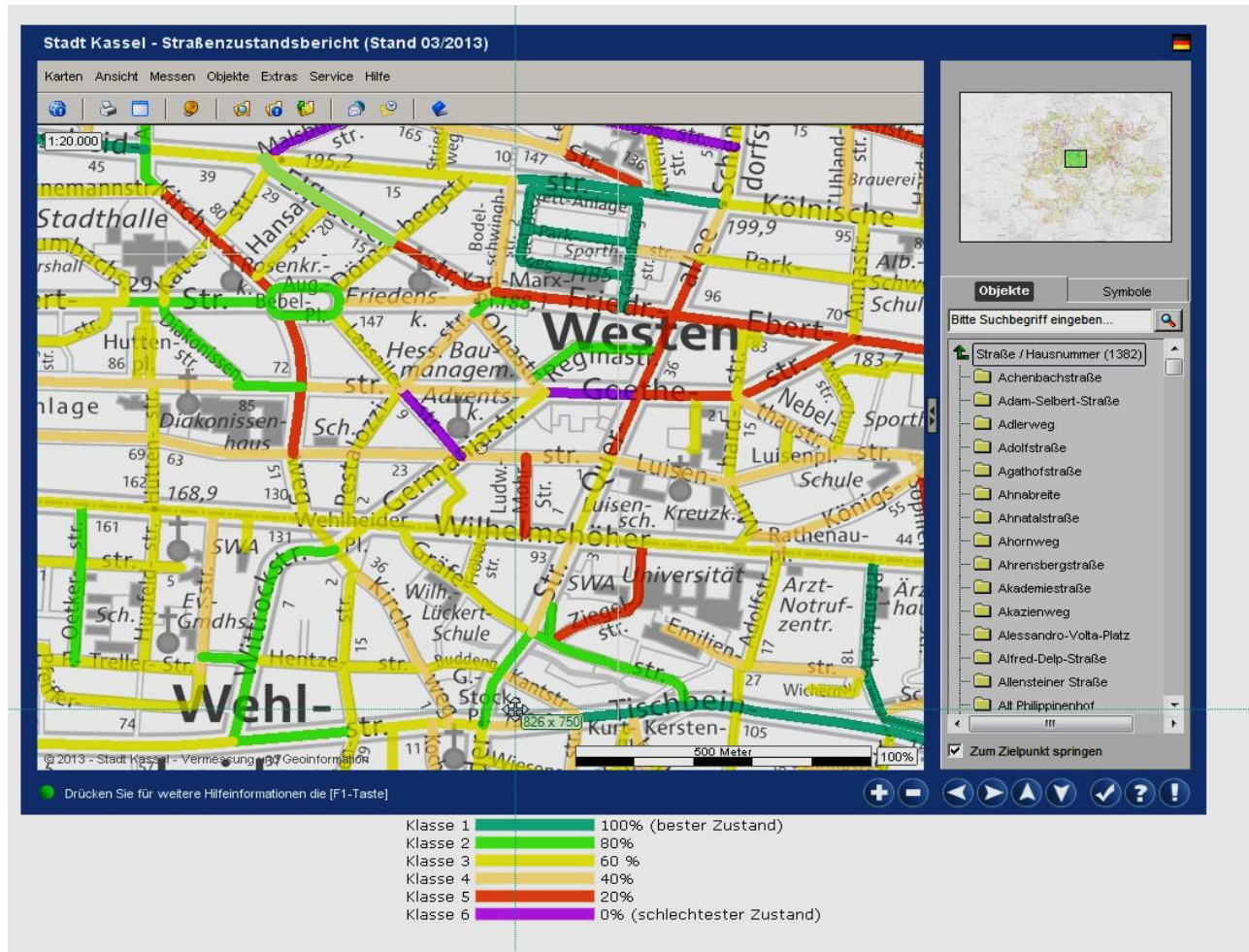


Zustand: 2012

\*) GIS = Geografisches Informationssystem

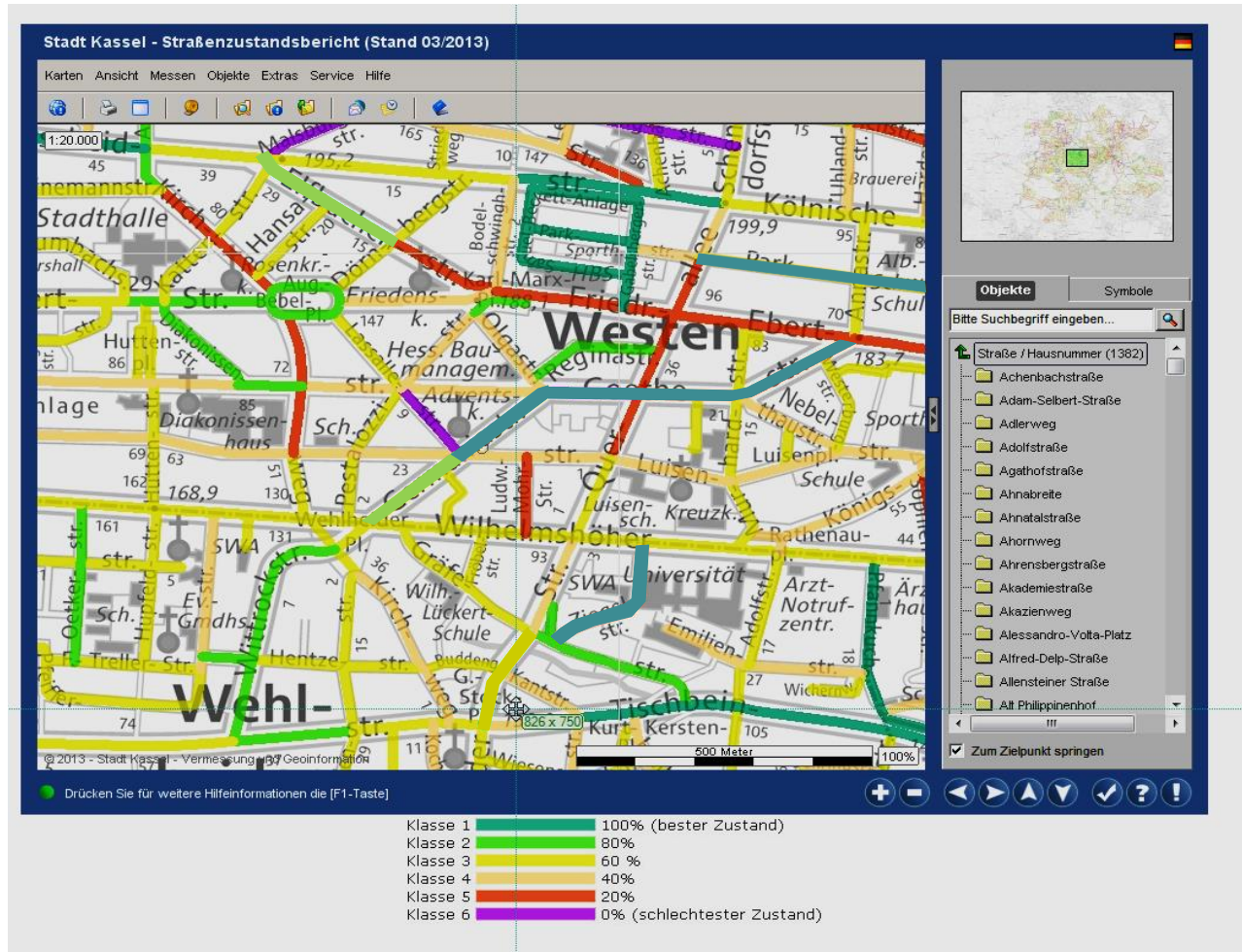
# Straßenzustandskarte 2012

[http://www.stadt-kassel.de/no\\_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.html](http://www.stadt-kassel.de/no_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.html)



# Straßenzustandskarte (Vorauszug 2014)

[http://www.stadt-kassel.de/no\\_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.htm](http://www.stadt-kassel.de/no_search/cityguide/Zusatzkarten/Strassenzustandsbericht/html/de/1024x768.htm)



## Veränderung zu 2013:

- Parkstraße
- Germaniastraße
- Goethestraße
- Ziegelstraße

## Abgeschlossene Straßenausbau- bzw. Straßenerneuerungsprojekte im Jahr 2013

- Loßbergstraße (GVFG, KAG)
- Schenkebier Stanne/Eisenbahnweg (Eisenbahnkreuzungsgesetz, GVFG, KAG)
- Germaniastraße/Goethestraße (Aktive Kernbereiche, GVFG, KAG)
- Lossebrücke (GVFG)
- Fuß- und Radweg Orangerie-Drahtbrücke (Hessentagsprojekt, GVFG)
- Ahrensbergstraße (Straßenausbauvertrag)
- Gartenstraße/Hartwigstraße (Soziale Stadt/KAG)
- Ginsterweg (KAG)
- Parkstraße (KAG)
- Ziegelstraße (KAG)
- Baugebiet Triftweg (BauGB)
- Erschließung Baugebiet An der Söhrebahn (BauGB)
- Brücke Finkenherd (Eigenmittel)
- Fahrbahndeckensanierung Fuldaaue (Eigenmittel)

# Auswahl der geplanten Straßenbauprojekte in den kommenden Jahren (2014 ff):

Kassel documenta Stadt

- Altmarkt
- Drahtbrücke bis Rondell
- Druseltalstraße (Fahrbahndeckens.)
- Eckenstücker Weg
- Fasanenweg
- Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrichsstraße
- Grebensteiner Straße
- Haroldstraße
- Hasserodtstraße
- Hauptbahnhof Nordseite
- Heinrich-Heine-Straße
- Höheweg
- Klenzestraße
- Knallhütter Straße
- Kurfürstenstraße (Südseite)
- Langes Feld
- Lessingstraße
- Niederwaldstraße
- Oberer Nordendweg
- Obere/Untere Königsstraße
- Radweg von Landhaus Meister bis Stadtgrenze (R1)
- Salztorstraße
- Schillerstraße
- Tulpenallee (Fertigstellung)
- Unterneustadt (südl. Quartier)
- Vogelsbergstraße
- Vor dem Osterholz
- Ziegenhainer Straße
- Zum Feldlager



## Woher kommen die Haushaltsmittel für die Investitionen im Straßenbau?

- Eigenmittel der Stadt Kassel
- Zuwendungsmittel (GVFG, FAG + Städtebauförderung)
- Mittel auf Grundlage des Gesetzes über Kommunale Abgaben (KAG) in Verbund mit der Stadtsatzung
- Baugesetzbuch (bei erstmaliger Herstellung)
- Anteile der Versorgungsträger an der Wiederherstellung
- Sondermaßnahmen wie z.B. das Gesetz zur Behebung von Winterschäden an Straße vom 8. März 2011

## Finanzierungsbeispiel Tischbeinstraße (L 3218) , von Philosophenweg bis Gräfestraße (vereinfachte Darstellung)

1. Gesamtkosten (Antrag)	1.500.000,-€
2. KAG/Gehwege	- 300.000,-€
3. Planung (Lph 1 – 4)	- 0,-€
4. Bauleitung (Lph 5-9)	- <u>80.000,-€</u>

Zuwendungsfähige Kosten 1.120.000,-€  
 Anteil Land ZK x 0,80 = 896.000,-€  
 224.000,-€

Eigenmittel Stadt 224.000,-€ + 80.000,-€ = 304.000,-€



### Neuwert und Zeitwert der Straßen in den einzelnen Schadensklassen in Mio. €

- 100 % Neuwert = 939,7 Mio. € (Neuwert 2006 - 907,5 Mio.€ + Neubaugebiet (z.B. Triftweg, Dessenborn, Unterneustadt, Samuel-Beckett-Anlage usw.))
- Zeitwert = 482,0 Mio. € (Zeitwert 2006 - 438,3 Mio.€)

- **24 %** (25 % in 2006) aller Straßen in Kassel sind zur Zeit in den Schadensklassen 5 und 6 eingestuft.
- Diese Straßen können durch Unterhaltungsmaßnahmen **nicht** mehr gerettet werden! Hierfür sind Investitionen in Höhe von ca. 162 Millionen Euro notwendig.
- Die Investitionen der letzten Jahre haben dazu geführt, dass sich der allgemeine Straßenzustand in Kassel leicht verbessert hat. Der Anteil der Straßen welche in Zustandsklasse 6 (sehr schlechter Zustand) eingestuft sind, hat sich von 10% (2006) auf 7% reduziert und der Anteil der Straßen in den Zustandsklassen 1 – 3 hat sich von 46% (2006) auf 52% verbessert.

- Anlagevermögen aller Straßen in Kassel (Neuwert): rund 939,7 Millionen € (Inflationsbereinigt 1.083,7 Mio. €)
- Lebensdauer einer Straße: durchschnittlich 40 - 50 Jahre
- Jährlicher Wertverlust ca. 21 Mio. € (im Jahr 2006 ca. 18 Mio.€). In den letzten Jahren wurden durchschnittlich 20 Mio. € in das städtische Straßennetz investiert!

Für 100 % Werterhaltung sind auf Basis eines neuwertigen und intakten Straßennetzes z. Zeit **ca. 21 Mio. € p.a.** erforderlich.

- optimal ist nach Stand der Technik eine Werterhaltung und Ertüchtigung aller Straßen in Höhe von 80 % des Neuwerts.

## Auszug aus dem Straßenzustandsbericht 2007

Vergleich der Zustandsentwicklung im Verhältnis zum Mitteleinsatz p.a.

Ziel: Ertüchtigung aller Straßen im Stadtgebiet auf 80 % des Neuwerts

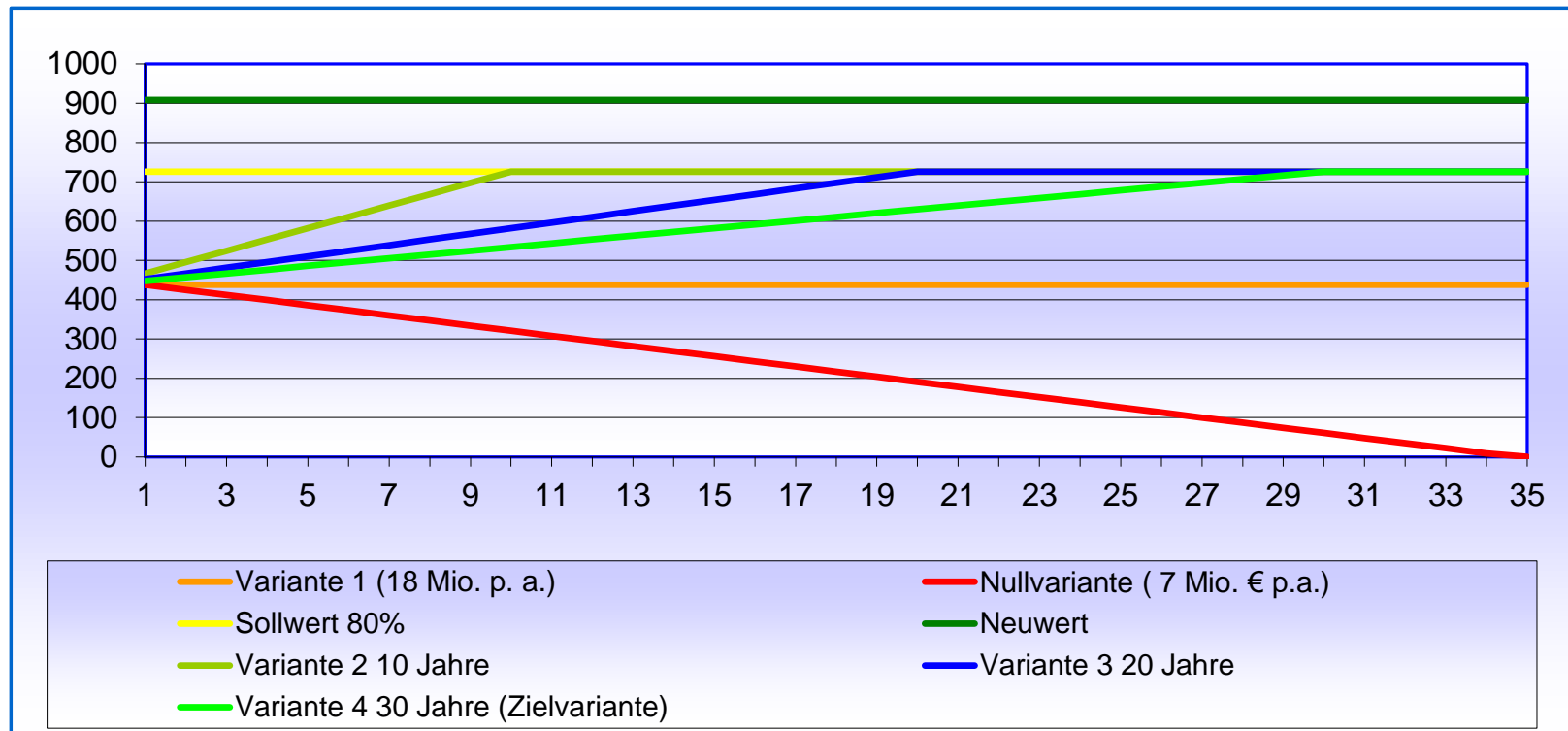
Nullvariante – 7 Mio. € p.a. => 0% nach 35 Jahren (gebremste Wertminderung, Trendfortschreibung Haushalt 2007)

Variante 1 – 18 Mio. € p.a. => 48 % des Neuwerts, Beibehaltung der heutigen Qualität

Variante 2 – 42 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 10 Jahren

Variante 3 – 27 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 20 Jahren

Variante 4 – 22 Mio. € p.a. => 80 % des Neuwerts nach 30 Jahren (Zielvariante)



## Gemeinsame Maßnahmen mit STW, KW, KVG

### Synergieeffekte durch gemeinsam koordinierte Projekte:

- Verhinderung von mehrmaligen Aufgrabungen,
- geringere Belastung des städtischen Haushalts,
- geringere finanzielle Beteiligung der Anlieger,
- weniger Belästigung durch Baustellen,
- positivere Außendarstellung möglich.

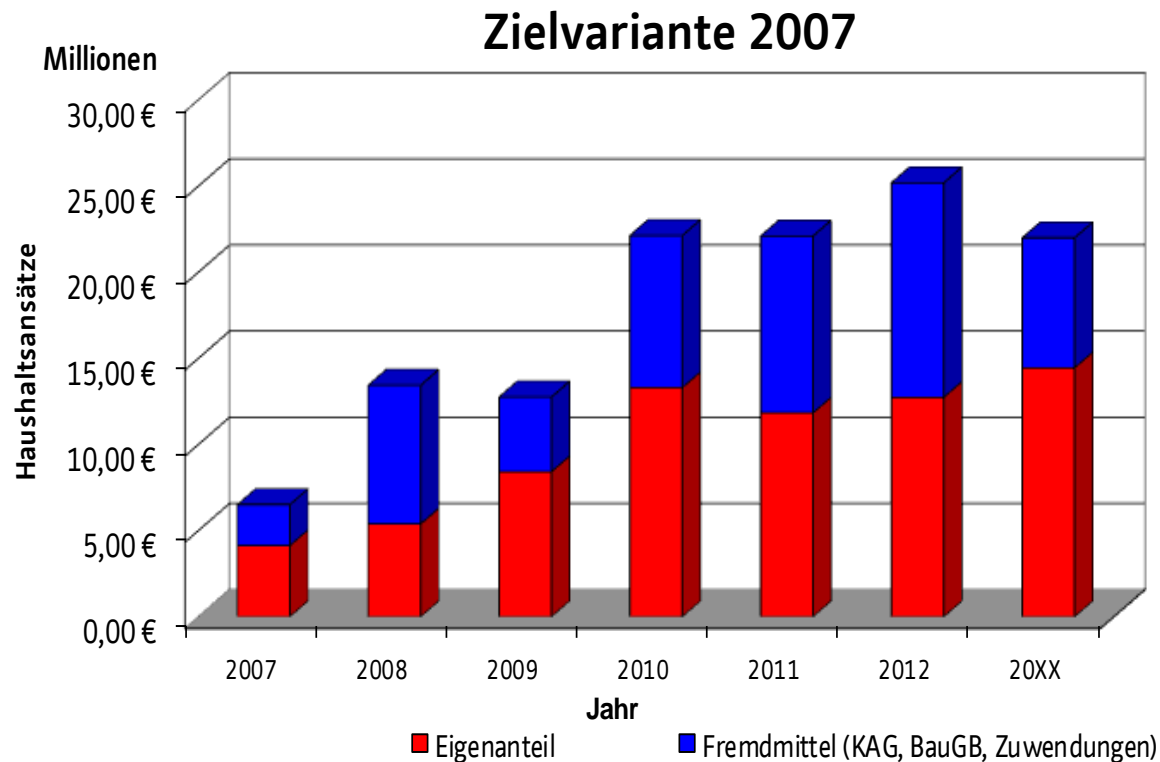
Aktuell und in den vergangenen Jahren mussten rund 70% der Mittel für KAG-Straßen nach den Prioritäten der STW und KW ausgerichtet werden.

## Haushaltsansätze 2007 – 2012

und perspektivisch für weitere Jahre (20XX) jeweils untergliedert in

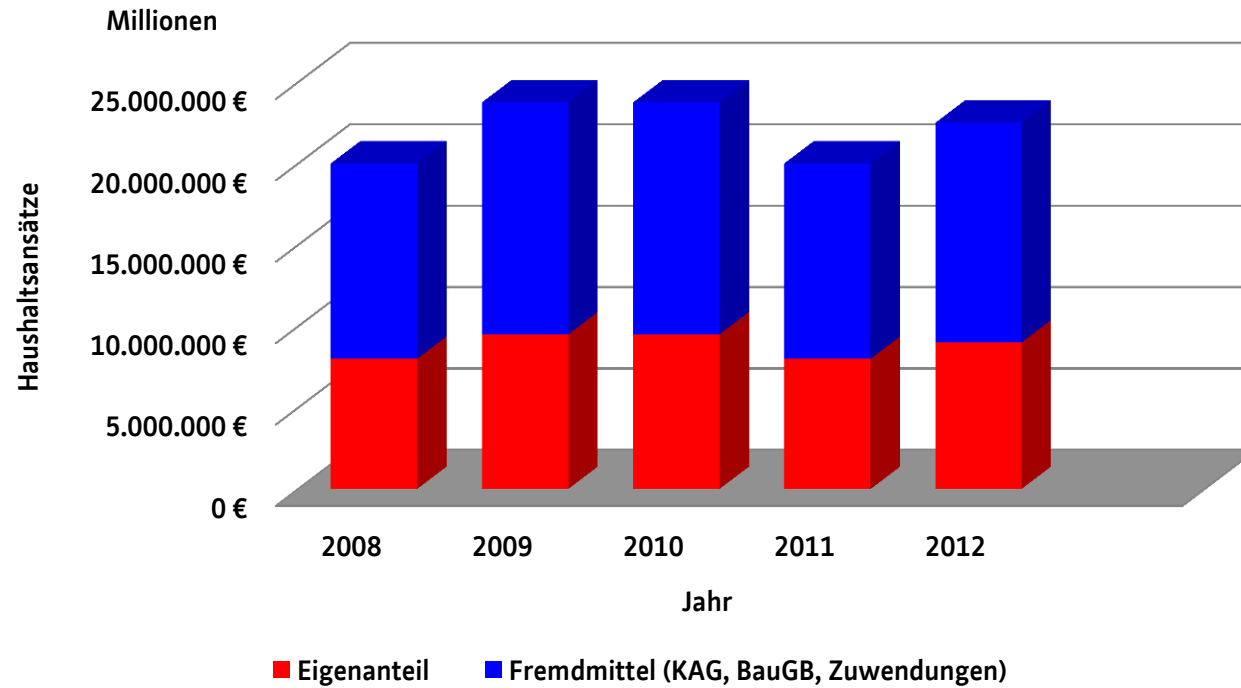
- **Eigenanteil der Stadt Kassel** und
- **Fremdmittel** aus KAG, BauGB und Zuwendungen

Auszug aus dem Straßenzustandsbericht 2007





## Ist 2007 - 2012



## **Planungsansatz zur Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren:**

### **Erhöhung der Ansätze für die Straßenunterhaltung**

Der notwendige Betrag liegt nach wissenschaftlichen Erkenntnissen der DIFU (Deutsches Institut für Urbanistik) und der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) je nach Zustand des Straßennetzes zwischen 1 €/qm und 1,5 €/qm.

Das Kasseler Straßennetz hat ca. 7,5 Mill. Quadratmeter befestigte Fläche, danach wären mindestens 7,5 Mill. Euro pro Jahr erforderlich, tatsächlich standen in den letzten Jahren ca. 3 Mill. Euro zur Verfügung.

### **Moderate Erhöhung der Investitionen**

Der Wertverlust liegt bei ca. 21 (18) Millionen Euro pro Jahr.

Die Investitionen der letzten Jahre lagen durchschnittlich bei ca. 20 Millionen Euro.

Eine Erhöhung der jährlichen Investitionen auf 25 bis 30 Millionen würde zu einer weiteren kontinuierlichen Verbesserung der städtischen Verkehrsinfrastruktur führen.

Unter der Voraussetzung das die rechtlichen Rahmenbedingungen (Gemeindeverkehrsfinanzierung, KAG, BauGB), welche einen wesentlichen Anteil an der Finanzierung bilden, erhalten bleiben bzw. erweitert werden.

## **Deutschlands Zukunft gestalten**

### **Auszug aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD**

#### **18. Legislaturperiode**

#### **1.3. In Deutschlands Zukunft investieren: Infrastruktur**

##### **Verkehr**

##### **Gemeindeverkehrsfinanzierung**

Der Bund bleibt ein verlässlicher Partner der Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs. Von den Ländern erwarten wir im Gegenzug, dass sie die Mittel zweckgebunden für Verkehrswegeinvestitionen einsetzen (ÖPNV-Infrastruktur und kommunaler Straßenbau). Wir streben eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm für die Zeit nach 2019 an. Wir werden diese Frage im Rahmen der Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen beraten.

## **Kassels Zukunft benötigt eine gute Verkehrsinfrastruktur**

**Resümee:**

**Der Weg, den wir in den letzten Jahren eingeschlagen haben, war richtig und gut, aber wir sind noch lange nicht am Ziel!**

**Vorlage Nr. 101.17.1119**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A "Stadtvillenpark Marbachshöhe (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

Berichtersteller/-in:                    Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Aufstellung und dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ wird zugestimmt.

Der Bebauungsplan wird gem. § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Ziel und Zweck der Planung ist, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bebauung der Grundstücke mit mehrgeschossigen Stadtvillen für eine Wohnbebauung zu schaffen und die Erhaltung des ehemaligen Betriebsgebäudes der E.ON Mitte als Großgarage abzusichern.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt im Norden von dem Bärenreiterweg, im Osten von der Mecklenburger Straße, im Süden vom Marbachsgrünzug und im Westen von den westlichen Grenzen der Flurstücke 9/19 und 20/19, Flur 11, Gemarkung Wahlershausen.“

Dem Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 31. Oktober 2013 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 31. Oktober 2013 und 18. November 2013 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1), die Begründung (Anlage 2), die textlichen Festsetzungen (Anlage 3), der Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 4) sowie eine unmaßstäbliche Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfes (Anlage 5) sind beigelegt.

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

## **Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss)**

# **Erläuterung**

### **1. Bestandssituation**

Die ehemaligen Gewerbegrundstücke am westlichen Rand des Baugebietes „Marbachshöhe“ konnten einer weitergehenden gewerblichen Nutzung nicht zugeführt werden.

Ein Teil der Grundstücke lag in der vor der „Konversion Marbachshöhe“ als Kaserne genutzten Wittichkaserne. Inzwischen sind dafür Ordnungsmaßnahmen durchgeführt. KFZ-Hallen wurden abgerissen, große versiegelte Flächen wurden durch Schotterflächen ersetzt.

Das westlich anschließende Grundstück ist mit einer Gewerbehalle und einem Bürogebäude bebaut. Die Nutzung ist aufgegeben und die Grundstücke an den Vorhabenträger verkauft.

### **2. Anlass und Ziel der Planung**

Der Vorhabenträger möchte die vorhandene Halle als Großgarage zum Abstellen älterer Fahrzeuge (Oldtimer) nutzen und das Bürogebäude abreißen.

Auf dem weitaus größeren Teil des Grundstücks sollen 10 Stadtvillen mit insgesamt 48 Mietwohnungen errichtet werden. Zwischen den Gebäuden entstehen großzügige Grünanlagen. Die notwendigen Stellplätze werden in Tiefgaragen jeweils unter den Wohngebäuden nachgewiesen. Hierfür sollen mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

### **3. Verfahren**

Das Verfahren zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 Abs. 2 BauGB soll unter Anwendung des § 13 a BauGB als Bebauungsplanung der Innenentwicklung erfolgen. Die Voraussetzung zur Anwendung dieses Instrumentes ist gegeben, da der Geltungsbereich eine Größe von ca. 15.000 m<sup>2</sup> umfasst, so dass die maximal überbaubare Grundfläche den Schwellenwert von 20.000 m<sup>2</sup> gem. § 13 a BauGB bei weitem nicht erreichen wird. Die Durchführung einer Vorprüfung i. S. des § 13 a Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB ist nicht erforderlich.

Des Weiteren wird der Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründen, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen oder die die Erhaltungsziele und den Schutzzweck von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzge-

biete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes beeinträchtigen (§ 13 a Abs. 2 i. V. m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB).

Damit werden die Anforderungen, die an die Zulässigkeit der Aufstellung eines Bebauungsplanes gemäß des Verfahrens nach § 13 a BauGB gestellt werden, erfüllt.

#### **4. Kosten**

Der Vorhabenträger hat ein Planungsbüro mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes beauftragt. Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, werden sämtliche Kosten, die in Zusammenhang mit der Planung und der Ausführung stehen, vom Vorhabenträger übernommen.

#### **5. Durchführungsvertrag**

Gem. § 12 Abs. 1 BauGB wird mit dem Vorhabenträger ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In dem Durchführungsvertrag wird die Übernahme der Kosten festgeschrieben, der Zeitraum, bis zu dem das Projekt errichtet werden soll, festgelegt und die genaue Beschreibung des Vorhabens formuliert.

gez.  
Flore

Kassel, 7. Oktober 2013

**Stadt Kassel****Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. III/57a „Stadtvillenpark Marbachshöhe“**

ENTWURF

**TEXTLICHE FESTSETZUNGEN**Stand: **04.10.2013**

NR.	FESTSETZUNGEN	ERMÄCHTIGUNG
<b>A.</b>	<b>PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN</b>	§ 9 (1) Baugesetzbuch (BauGB)
<b>1</b>	<b>Bedingte Festsetzung</b> Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.	§ 9 (2) BauGB i. V. mit § 12 (3a) BauGB
<b>2</b>	<b>Art der baulichen Nutzung</b>	
2.1	<u>Wohnen</u> Im Gebiet mit der Bezeichnung „Wohnen“ sind nur Wohngebäude einschließlich Nebenanlagen zulässig.	
2.2	<u>Garage</u> Im Gebiet mit der Bezeichnung „Garage“ ist die Nutzung der Halle einschließlich Tiefgarage als Lager für Automobile zulässig. Handel ist nicht zulässig.	
<b>3</b>	<b>Maß der baulichen Nutzung</b>	§ 9 (1) Nr. 1 BauGB i. V. mit § 16 (2) BauNVO
3.1	<u>Grundfläche</u> Die maximal zulässige Grundfläche der baulichen Anlagen ist durch Einschrieb in den Plan festgesetzt. Die Grundflächen von Terrassen, Balkone und Tiefgaragen-Zufahrten sind nicht mitzurechnen.	§ 19 (4) BauNVO
3.2	<u>Höhe der baulichen Anlagen</u> Die maximal zulässige Gebäudehöhe ist durch Einschrieb in den Plan festgesetzt. Die festgesetzte maximale Höhe bezieht sich auf die Oberkante der höchsten Gebäudeteile. Eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Höhe durch notwendige technische Bauteile ist ausnahmsweise zulässig, wenn die Höhe der Aufbauten ein Gesamtmaß von 2 m nicht überschreitet.	§ 16 (2) und 18 BauNVO
3.3	<u>Baugrenzen</u> Ein Überschreiten der festgesetzten Baugrenzen durch untergeordnete Gebäudeteile wie Balkone und Terrassen um bis zu 1,5 m sowie durch Tiefgaragenzufahren ist zulässig.	§ 16 (2) und 18 BauNVO





- 3.4 Nebenanlagen §§ 14 und 23 (5) BauNVO  
Tiefgaragenzufahrten und Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
- 4 Erhalt und Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen** § 9 (1) Nr. 20 u. 25 BauGB
- 4.1 Grundstücksfreiflächen  
Mindestens 50 % der Grundstücksfläche sind als Vegetationsflächen anzulegen und dauerhaft zu erhalten.
- 4.2 Anpflanzen von Bäumen  
Je angefangenen 200 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist mindestens ein standortgerechter Laubbaum oder Obstbaum zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.  
Anstelle zu pflanzender Bäume können auch pro Baum 10 m Hecke angelegt werden. Großkronige Bäume werden wie 4 Einzelbäume gewertet.  
Vorhandene Bäume können angerechnet werden. Abgänge sind gleichwertig zu ersetzen.  
Für mindestens 75 % der zu pflanzenden Bäume sind Arten gemäß der Artenliste zu wählen.
- 4.3 Begrünung von Bauteilen unterhalb der Geländeoberfläche  
Tiefgaragen und andere bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche sind, sofern nicht überbaut, mit einer durchwurzelbaren Vegetationsschicht von mindestens 0,50 m zu überdecken und zu begrünen. Ausgenommen sind Flächen für notwendige Zugänge und Zufahrten.
- 4.4 Dachbegrünung  
Mindestens 50 % der Dachfläche sind extensiv zu begrünen, Mindestschichtaufbau 8 cm. Hiervon ausgenommen sind Vordächer, Glasflächen sowie die Flächen für technische Aufbauten wie z.B. Photovoltaikanlagen.
- 4.5 Befestigte Flächen auf Baugrundstücken  
Wege, Zufahrten, Terrassen und sonstige befestigte Grundstücksfreiflächen sind so herzustellen, dass nicht schädlich verunreinigtes Niederschlagswasser versickern kann, sofern wasserwirtschaftliche oder geologische Belange nicht entgegenstehen. Alternativ können die Flächen auch in angrenzende Vegetationsflächen entwässert werden.

#### 4.6 Pflanzliste

Acer campestre	Feld-Ahorn	Liquidambar styraciflua	Amberbaum
Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn	Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Acer platanoides	Spitz-Ahorn	Prunus avium	Vogel-Kirsche
Aesculus hippocastanum	Roßkastanie	Prunus x schmittii	Zierkirsche
Aesculus carnea	Scharlach-Roßkastanie	Quercus frainetto	Ungarische Eiche
Amelanchier arborea	Felsenbirne	Quercus petraea	Trauben-Eiche
Betula pendula	Sand-Birke	Quercus robur	Stiel-Eiche
Carpinus betulus	Hainbuche	Tilia cordata	Winter-Linde
Coryllus colurna	Baum-Hasel	Tilia euchlora	Krim-Linde
Crataegus laevigata		Tilia tomentosa	Silber-Linde
Paul's Scarlet'	Rotdorn	Tilia x europaea	Holländische Linde
Crataegus lavalleyi		Robinia pseudoacacia	Robinie
«Carrierei»	Apfeldorn	Sorbus aria	Mehlbeere
Fraxinus excelsior	Gemeine Esche	Malus spec.	Apfel / Zierapfel
Fraxinus ornus	Blumen-Esche	Pyrus spec.	Birne / Wildbirne

#### **B. BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN**

§ 9 (4) BauGB i. V. mit  
§ 81 (1) Hessische Bauordnung (HBO)

#### **5 Gestaltung von Gebäudekörpern und baulichen Anlagen**

§ 81 (1) Nr. 1 HBO

Als Dachform sind nur Flachdächer zulässig.

#### **6 Standplätze für Abfallbehältnisse**

§ 81 (1) Nr. 3 HBO

Standflächen für Abfallbehältnisse sind entweder in die Gebäude zu integrieren, mit Rankpflanzen einzugrünen oder mit Sträuchern oder Hecken abzapflanzen.

#### **C. HINWEISE**

##### Stellplatzsatzung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung der Stadt Kassel zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder in ihrer jeweils gültigen Fassung.

##### Baumschutzsatzung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Baumschutzsatzung der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung.

##### Heilquellenschutzgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich innerhalb der quantitativen Schutzzone B2 des mit Datum vom 02.10.2006 (StAnz. 46/2006 S. 2634) amtlich festgesetzten Heilquellenschutzgebietes für die staatlich anerkannte Heilquelle „TB Wilhelmshöhe 3“, Gemarkung Wahlershausen der Stadt Kassel zu Gunsten der Thermalsolebad Kassel GmbH, Kassel. Die Verbote der Schutzgebietsverordnung sind zu beachten.



## Bauzeitenregelung

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der Avifauna darf die Rodung der Gehölzstrukturen nur im Winterhalbjahr, also in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar, durchgeführt werden.

Eine entsprechende Nebenbestimmung ist in die Baugenehmigung aufzunehmen.

## **D. RECHTSGRUNDLAGEN**

Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Baunutzungsverordnung (**BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)

Planzeichenverordnung (**PlanZV**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) des Gesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. I 2013, S. 458)

Bundesnaturschutzgesetz (**BNatSchG**) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Hessische Bauordnung (**HBO**) in der Fassung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I 2011, S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I 2012, S. 622)

Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (**HAGBNatSchG**) vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I 2010, S. 629), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458)



# STADTVILLENPARK MARBACHSHÖHE - KASSEL

Stadtvillen Marbachshöhe GmbH & Co. KG, Königstor 61, 34119 Kassel



ENTWURF STAND NOVEMBER 2013

## „Vorhaben- und Erschließungsplan Stadtvillenvillenpark Marbachshöhe“

Datum 06.11.2013

Vorhabenträger :

Stadtvillenvillenpark Marbachshöhe GmbH & Co.KG,  
Königstor 61, 34119 Kassel

Verfasser :

Architektengemeinschaft  
Mayer-Winderlich / Martinez Moreno,  
Eisenhartstraße 10,  
14469 Potsdam

Entwicklungskonzept „Stadtvillenvillenpark Marbachshöhe“

Das vorgesehene Wohnquartier „Stadtvillenvillenpark Marbachshöhe“ soll die bisher für dieses Gebiet vorgesehene Nutzung als reines Gewerbegebiet ersetzen und durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan, gem. § 12 BauG entwickelt werden.

Auf dem bisher als Betriebsgelände der EON und als ehemalige Militärliegenschaft genutzte Areal, soll ein durchgrüntes, zusammenhängendes Wohnquartier entstehen mit 10 Stadtvillenvillen mit insgesamt ca. 48 Wohneinheiten.

Die einzelnen Wohngebäude sind um eine gemeinsame, parkartig ausgebildete Mitte angeordnet, die nach Westen an den Baumbestand des Marbachgrünzuges anbindet. Unterschiedliche große Wohnungstypen von Familien- bis Singlewohnungen sollen für eine generationsübergreifende Mischung an

Mietern sorgen. Die Wohnungsgrößen bewegen sich in einem Bereich von ca. 65 m<sup>2</sup> bis 125 m<sup>2</sup>. Die Wohnbebauung ist als reines Vermietungsobjekt konzipiert. Eine Vermarktung hinsichtlich Eigentumswohnungen ist nicht gewollt.

Die Stadtvillenvillen werden über die Mecklenburger Straße bzw. den östlichen Bärenreiterweg und eine davon abgehende interne Quartiersstraße erschlossen und sind mit einer maximalen Höhe von 2 Vollgeschossen, plus ein Staffelgeschoss, geplant. Die Stadtvillenvillen liegen damit deutlich unter der Baumgrenze des Marbachgrünzuges und ordnen sich in das Höhenprofil der angrenzenden Wohnbebauung ein.

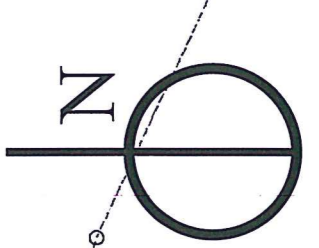
Die bestehende Halle inkl. Tiefgarage bleibt erhalten und wird als Lager für Automobile genutzt. Das vorhandene Bürogebäude soll bis auf das Kellergeschoss mit der Haustechnik mit Treppenausgang und Anbindung an die Tiefgarage der Halle abgebrochen werden, um auch die aktuelle Abriegelung des gewerblichen Gebäudekomplexes nach Westen aufzulockern. - Die Erschließung der Halle mit Tiefgarage erfolgt von Norden über den Bärenreiterweg.

Für den ruhenden Verkehr ist die Errichtung von Tiefgaragen / Garageschossen vorgesehen, sodass alle Mieterstellplätze innerhalb des Wohngebietes untergebracht sind.

Andreas Mayer-Winderlich,  
Edmundo Martinez Moreno

# Wohnbebauung MARBACHSHÖHE

## Plan Untergeschoss - ruhender Verkehr



69/13

67/38

UNTERGESCHOSS / RUHENDER VERKEHR  
MASSTAB 1: 500

# Wohnbebauung MARBACHSHÜHE

## Plan Sockelgeschoss - Erdgeschoss



SOCKELGESCHOSS - SOCKELGESCHOSS  
MASSTAB 1: 500

69/13

Planart. Lageplan

M 1 :500



Mecklenburger Straße

Bärenreiterweg

Zufahrt neu

Zufahrt Tiefgarage

Zufahrt Tiefgarage

Spielplatz

Bestand Halle mit Tiefgarage

Hoch-Garten

Hoch-Garten

Hoch-Garten

Hoch-Garten

Haus TYP 1A

Haus TYP 1A

Haus TYP 1A

Haus TYP 1A

Haus TYP 1B

Haus TYP 2

Haus TYP 2

Haus TYP 2

Haus TYP 2

Zufahrt Tiefgarage

Zufahrt Tiefgarage

Zufahrt Tiefgarage

Zufahrt Tiefgarage

PKW

PKW

PKW

32/30

43/1

14

12

13

13A

13B

13C

13D

KD=245.73  
So=245.53  
Kabelschacht

KD=246.60  
So=243.81

46.73  
43.93

9/115

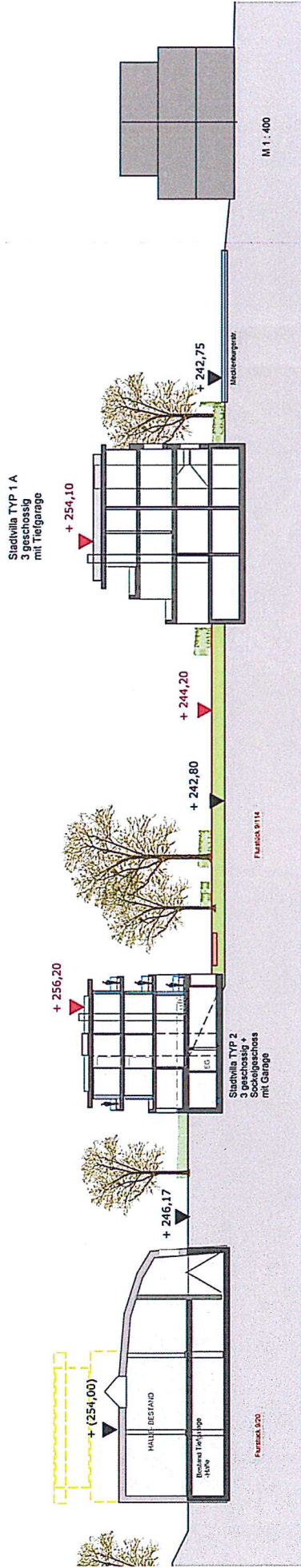
KD=242.13  
So=239.69

KD=241.75  
So=239.15

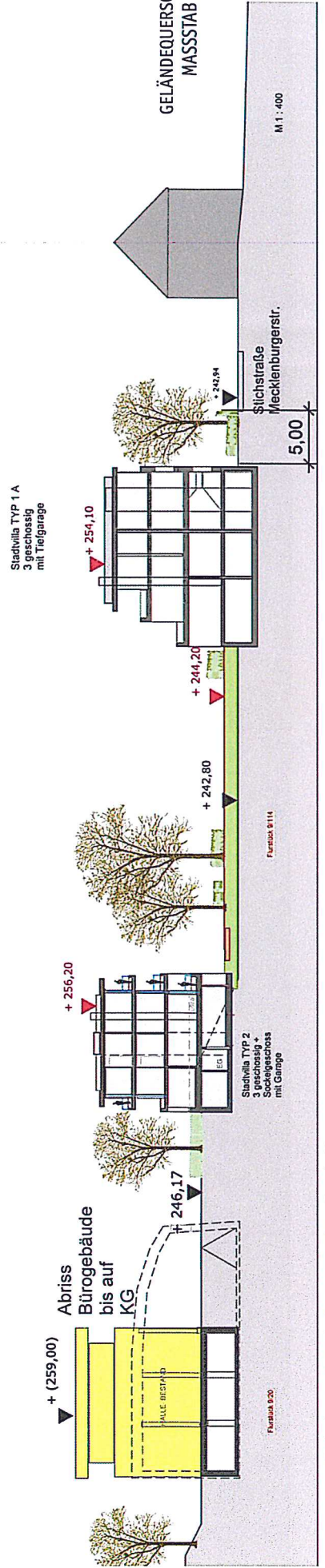
241.85

KD=242.87  
So=241.15  
verschlossen

6



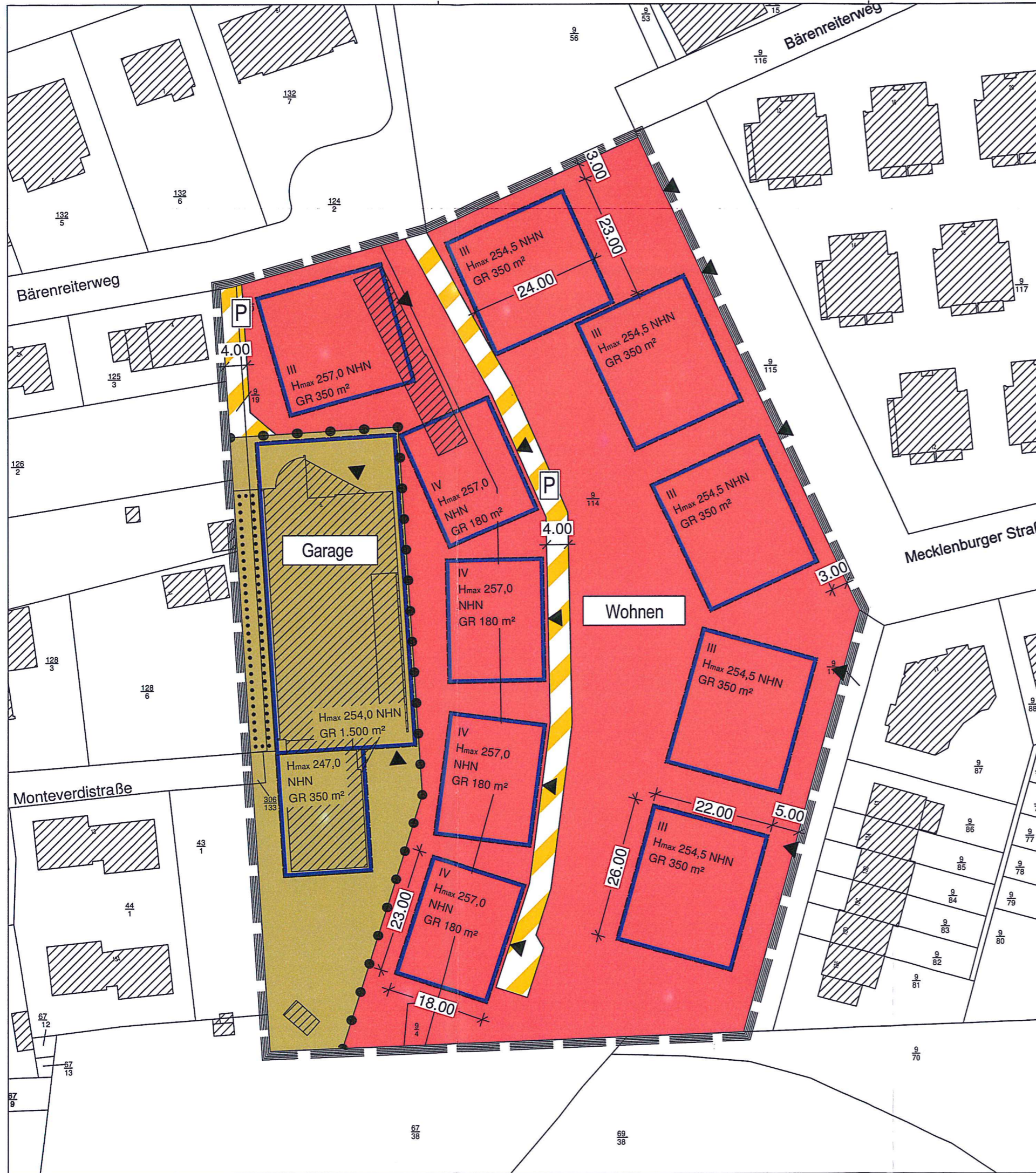
Schnitt Bestand- Halle - Stadtvillen



Schnitt Bestand- Bürogebäude - Stadtvillen







Legende

Art der baulichen Nutzung

- Wohnen
- Garage

Maß der baulichen Nutzung

- GR Grundfläche in m<sup>2</sup> als Höchstzahl
- III Geschosszahl als Höchstzahl
- Hmax. maximale Gebäudehöhe in Meter über NHN (Normalhöhennull)

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen (§§ 22 und 23 BauNVO)

- Baugrenze

Verkehrsflächen

- P Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Privatstraße
- Einfahrt

Grünflächen

- Erhaltung als Vegetationsfläche

Sonstige Planzeichen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen

Kartengrundlage:

Stadtgrundkarte Kassel  
 Stadt Kassel - Vermessung und Geoinformation -  
 Stand: Mai 2013

- Flurstücksnummer
- Flurstücksgrenzen
- Gebäude (Bestand)

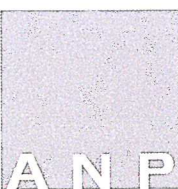
Kassel documenta Stadt

Stadt Kassel

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. III/57a  
 "Stadtvillenpark Marbachshöhe"

- ENTWURF -

M 1 : 750  
 Bearbeitungsstand: 06. November 2013



**Vorlage Nr. 101.17.1138**

**Ziele zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP)**

Berichtersteller/-in:                   Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Den Zielen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP) wird zugestimmt. Die Umsetzung dieser Ziele steht unter Finanzierungsvorbehalt.

Die Ziele zum VEP dienen als Grundlage zur weiteren Bearbeitung und als Bewertungshintergrund der folgenden Maßnahmenentwicklung des in Aufstellung befindlichen VEP.

Zukünftig sollen alle Projekte zu verkehrlichen Fragestellungen entsprechend den Zielen des VEP entwickelt werden.“

**Begründung:**

Die Ziele des städtischen VEP bauen auf den Zielen des sich gleichzeitig in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplanes des Zweckverbandes Raum Kassel auf.

In einem breit angelegten Kommunikationsprozess wurden die Ziele durch Einbindung der politischen Gremien, des sogenannten VEP-Forums sowie einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe, auf die Bedürfnisse und Anforderungen der Stadt Kassel weiter entwickelt und abgestimmt. Das Forum vereint die Träger öffentlicher Belange, bestehend aus Politik, Verbänden und Interessenvertretenden.

Es wurden keine Bedenken gegen die Ziele erhoben. Mit Ausnahme des Ortsbeirates Wolfsanger-Hasenhecke haben alle Ortsbeiräte zu dem Thema getagt und einen Beschluss gefasst. Die Anhörung aller Ortsbeiräte ergab keine Anpassung der Ziele, eine Zusammenstellung aller Stellungnahmen der Ortsbeiräte und deren Abwägung gibt Aufschluss über die eingegangenen Anregungen.

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung am 2. Dezember 2013 beraten und beschlossen.

Zur Erläuterung der Vorlage sind als Anlagen beigefügt:

- Zielpapier zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 (VEP)
- Zusammenstellung der Stellungnahmen der Ortsbeiräte und Abwägung

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister



**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

**GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP**  
Stadtentwicklung und Mobilität  
Planung Beratung Forschung GbR



## Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030

### Entwurfspapier zum Zielkonzept

Stand: August 2013

Kassel

documenta Stadt



## Einführung

Der Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030 wird vor dem Hintergrund vorhandener Defizite und Potenziale sowie der zukünftigen Herausforderungen im Verkehrsbereich einen Orientierungsrahmen sowie Strategien und Maßnahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung bis 2030 festlegen. Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans wird dazu ein Zielkonzept erarbeitet. Das Zielkonzept für den städtischen VEP baut auf den Zielen des regionalen Verkehrsentwicklungsplan ZRK 2030 auf. Das Zielkonzept wurde in den ersten beiden Sitzungen des VEP-Forums (November 2012, Juli 2013) sowie in der Bau- und Planungskommission am 22. August 2013 und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 26. August 2013 diskutiert und daraufhin angepasst. Das vorliegende Entwurfspapier dokumentiert - aufbauend auf den Herausforderungen der zukünftigen Verkehrsentwicklung - die Konkretisierungen des Zielkonzeptes zum VEP.

## Zielkonzept für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt Kassel

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse wurde für den VEP der Stadt Kassel ein Zielkonzept mit mehreren Leitzielen erarbeitet. Bei der Erarbeitung des Zielkonzeptes und der Leitziele konnte auf den Zielsetzungen des regionalen VEP ZRK aufgebaut werden. Diese wurden für die Stadt Kassel konkretisiert und weiterentwickelt. Folgende Leitziele werden vorgeschlagen:

### Leitziel 1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit

Die Stadt und die Region Kassel leben u.a. von der guten regionalen Erreichbarkeit. Verkehr macht nicht an Stadtgrenzen halt, und großräumige Verkehrsprobleme lassen sich nur regional lösen. Gleichzeitig ist vor dem Hintergrund der zunehmenden Pendlerverkehre zwischen den Umlandkommunen und Kassel eine regionale Kooperation immer wichtiger. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Optimierung der überregionalen Anbindung, die Weiterentwicklung des ÖPNV im Stadt-Umland-Verkehr sowie der Ausbau der regionalen Radverkehrsrouten.

### Leitziel 1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit

- Optimierung der Erreichbarkeit der Region Kassel durch verbesserte überregionale Verkehrsverbindungen
- Optimierung der Angebote im Umweltverbund
- Verbesserung der ÖPNV-Anbindungen (mittels Netzausbau und Taktverbesserung) und der Verknüpfung der Verkehrssysteme
- Verbesserung und Qualifizierung der regionalen Radrouten
- Verkehrlich integrierte Planung der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung, Verdichtung in verkehrsgünstiger Lage
- Abgestimmte Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Region und Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene

Ziel ist es, die gute regionale Erreichbarkeit (Verhältnis Reisezeit zu Entfernung; Stufe B (gut) entsprechend der Qualitätsstufen in den Richt-

linien für integrierte Netzgestaltung [RIN] der FGSV) für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu erhalten und wenn möglich zu verbessern.

### Leitziel 2: Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung

Die Unfallentwicklung der Stadt Kassel weist positive Tendenzen auf. Ziel muss sein, diesen Trend auszubauen und insbesondere in den Bereichen mit noch bestehenden Defiziten (z.B. Unfallbeteiligung von Kindern) deutliche Verbesserungen zu erzielen. Neben einem eher reaktiven Ansatz sollte der Schwerpunkt auf präventive Maßnahmen unter Einbezug weiterer Akteure und privater Initiativen gelegt werden. Auch Einstellungen, Verhaltensweisen und Umgangsformen der Verkehrsteilnehmenden untereinander spielen eine wichtige Rolle.

### Leitziel 2: Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung

- Reduktion der Unfälle mit Personenschäden (Vision Zero)
- Erzielung von angepassten, stadt- und situationsgerechten Geschwindigkeiten
- Förderung einer nachhaltigen Mobilitätskultur mit dem Ziel einer stärkeren gegenseitigen Rücksichtnahme

Ziel ist die Reduzierung der Anzahl Schwerverletzter und Getöteter um 40% bis zum Jahre 2020 (gegenüber 2010). Diese Zielsetzung ist auch im Verkehrssicherheitsprogramm des

Bundes verankert. Darüber hinaus ist eine Reduzierung um weitere 25% bis zum Jahre 2030 anzustreben.

### **Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer**

Menschen stellen je nach persönlichen, gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterschiedliche Anforderungen an das Verkehrssystem. Die Kompatibilität mit den unterschiedlichen speziellen Belangen sowie die Daseinsvorsorge sind dabei von Anfang an integriert mitzudenken, damit eine Mobilität für alle Gruppen ermöglicht werden kann. Es gilt, den öffentlichen Raum im Sinne eines „Designs für alle“ einfach und wie selbstverständlich nutz- und erlebbar zu machen.

### **Leitziel 3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer**

- Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verkehrssysteme für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Personengruppen
- Förderung einer eigenständigen und sicheren Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen

Ziel ist die barrierefreie Ausgestaltung aller Fahrzeuge, baulichen Anlagen und Informationsmedien im ÖPNV bis zum Jahre 2022, die auch durch die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (§8 Abs. 3 PBefG) vorgegeben und im derzeit sich in Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplan enthalten ist.

Ein weiteres Ziel ist die Optimierung des Reisezeitverhältnisses zwischen öffentlichem Verkehr und Pkw-Verkehr. Gemäß Analyseteil des Nahverkehrsplans ist das Reisezeitverhältnis derzeit auf der Netzebene 1 (Hauptliniennetz) auf Stufe B der RIN (Verhältnis <1,5), auf der Netzebene 2 auf Stufe C (Verhältnis 2,0) und auf der Netzebene 3 auf Stufe D (Verhältnis 2,5). Bis zum Jahre 2030 ist eine Verbesserung auf Netzebene 1 auf ein Verhältnis von 1,25, auf Netzebene 2 auf Stufe B

(Verhältnis <1,5) und auf Netzebene 3 auf Stufe C (Verhältnis <2,0) anzustreben.

### **Leitziel 4: Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs**

Die Stadt Kassel ist der wichtigste Wirtschaftsstandort in Nordhessen und weist insbesondere zu den angrenzenden Bundesländern enge Verflechtungen auf. Die großen Industrie- und Gewerbestandorte induzieren dementsprechenden Güter- bzw. Schwerverkehr. Die strategische Ausrichtung sollte sein, die wirtschaftliche Bedeutung zu optimieren, indem unerwünschte bzw. nicht erforderliche Verkehre in kritischen Bereichen vermieden und stattdessen mit verkehrslenkenden Maßnahmen auf eher weniger sensible Strecken konzentriert werden.

### **Leitziel 4: Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs**

- Gute Erreichbarkeit der Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsstandorte
- Abwicklung eines funktionsgerechten und ortsverträglichen Wirtschaftsverkehrs, u.a. unter Berücksichtigung der Verlagerungspotenziale auf die Schiene
- Integrierte Standortplanung von Industrie- und Gewerbegebieten
- Bündelung des Verkehrs auf ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstraßennetz
- Stärkung des Tourismusstandortes Kassel durch eine Optimierung der Tourismusverkehre
- Gewährleistung einer leicht verständlichen Orientierung im regionalen Raum

Ziel ist, dass möglichst alle Gewerbegebiete und Wirtschaftsstandorte innerhalb von 15 Minuten von der Autobahn zu erreichen sind.

### **Leitziel 5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt**

Der Kfz-Verkehr ist einer der Hauptverursacher des CO<sub>2</sub>- und Lärmausstoßes. Die Ziele und Maßnahmen der Lärmaktionspläne, Luftreinhaltepläne und integrierten Klimaschutzkonzepte haben bereits klare Vorgaben formuliert (z.B. Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen). Diese gilt es in den VEP zu integrieren, weiter zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

#### **Leitziel 5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt**

- Minimierung der Lärmimmissionen und Luftschadstoffe entsprechend der Umweltschutzziele (bei Beachtung des Umweltrechts)
- Reduzierung der klimarelevanten Emissionen entsprechend der Klimaschutzziele
- Verringerung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke

Ziel ist – in Analogie zum Integrierten Klimaschutzkonzept für die Stadt Kassel – die Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40% bis zum Jahre 2030 (gegenüber 2010). Bezüglich Lärm und Luftschadstoffen ist eine sukzessive Reduzierung des Belastungsgrades (u.a. Anzahl der gemäß der gültigen und gesetzlich festgelegten Grenzwerte belasteten bzw. betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner) anzustreben; langfristig ist hier auf einen vollständigen Schutz der Bevölkerung hinzuwirken.

#### **Leitziel 6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität**

Die Attraktivität der Stadt Kassel lebt von einer hohen Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität. Der öffentliche Straßenraum ist jedoch häufig zu einem reinen Verkehrsraum degradiert worden. Bei Neu- und Umbauplanungen von Straßenräumen sind daher neben der verkehrlichen Funktion zukünftig stärker die städtebaulichen Anfor-

derungen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen. Es gilt Bedingungen zu schaffen, die der Multifunktionalität der Straßenräume gerecht werden, eine (Wieder-)Nutzbarmachung dieser wichtigen (Alltags-)Räume ermöglichen und dem Prinzip der Koexistenz (Kooperation, friedliches Miteinander) folgen.

#### **Leitziel 6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität**

- Reorganisation der Straßenräume (verringerte Trenn- und Barrierewirkung von Verkehrstrassen)
- Aufwertung und attraktive Gestaltung von öffentlichen Räumen
- Erhöhung der Wohnqualitäten in den städtischen Quartieren durch Verkehrsberuhigung, Verringerung der Belastungen sowie durch Verkehrsvermeidung

Ziel ist es, die Straßenraumqualität der Kasseler Straßen insgesamt zu verbessern. Bis 2030 soll anhand der im Rahmen der VEP-Analysen entwickelten Methodik der Straßenraumverträglichkeitsanalyse keine Straße mehr der untersten Kategorie (>11 Punkte) zugeordnet werden können (bislang sind 8% der Straßenraumlänge des Hauptverkehrsstraßennetzes in dieser Kategorie).

#### **Leitziel 7: Attraktivierung des Umweltverbundes**

Der Umweltverbund (Fuß / Rad / ÖPNV) übernimmt heute in der Stadt Kassel bereits über die Hälfte der Wege der Bevölkerung (58%), in den Umlandkommunen von Kassel ist es etwas mehr als ein Drittel. Dabei bieten sowohl der Fuß- und Radverkehr auf vielen kurzen Wegen, die bislang noch mit dem Auto erledigt werden, als auch der ÖPNV auf den Verkehrsrelationen zwischen den ZRK-Kommunen sowie zum Oberzentrum Kassel noch weitere Potenziale. Neben Verbesserungen bei den einzelnen Verkehrsträgern kommt auch



einer Vernetzung der Verkehrsmittel eine besondere Bedeutung zu, da die Vorteile der jeweiligen Systeme miteinander verbunden werden können.

#### **Leitziel 7: Attraktivierung des Umweltverbundes**

- Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen
- Aktivierung der Potenziale im Fuß- und Radverkehr
- Förderung der Fußgänger und Radfahrer im Nahmobilitätsbereich und auf Orts- bzw. Stadtteilebene
- Förderung eines attraktiven ÖPNV im Stadt- und Regionalverkehr
- Präferenz des Umweltverbundes vor allem in den zentralen Bereichen
- Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung für die Angebote des Umweltverbundes

Ziel ist die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes an den Wegen der Kasseler Bevölkerung von derzeit 58% auf zukünftig 66%<sup>1</sup>. Auch auf den Wegen zwischen den ZRK-Umlandkommunen und Kassel ist eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes anzustreben (von derzeit 26% auf etwa 30-35%). Der Ausbau der Radinfrastruktur (Radwege, Schutz- und Radfahrstreifen) könnte hierbei einen entscheidenden Beitrag leisten; als Ziel sollte eine Verdopplung der heutigen Netzlänge im Hauptverkehrsstraßennetz (von 90 km auf etwa 180-200 km) gesetzt werden.

#### **Leitziel 8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme**

Die Spielräume zur baulichen Erweiterung der Verkehrsnetze werden in den nächsten Jahren

aufgrund der Finanzknappheit der öffentlichen Haushalte sowie des Rückzugs des Bundes aus der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung immer geringer. Dadurch kommt der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der bestehenden Infrastruktur durch Bestandsoptimierung sowie dem flächen- und verkehrssparsamen Handeln eine immer wichtigere Bedeutung zu.

#### **Leitziel 8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme**

- Optimierung der Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur
- Verbesserung der Möglichkeiten von intermodalen Mobilitätsketten
- Förderung von innovativen Konzepten und neuen Mobilitätsdienstleistungen
- Volkswirtschaftliche Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme (Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen)

Ziel ist es, die intermodale Erreichbarkeit von Standorten zu verbessern sowie die Nutzung von neuartigen und effizienten Konzepten und Lösungen insbesondere für den städtischen Verkehr (z.B. Car-Sharing, Konrad) auszubauen.

#### **Leitziel 9: Erhalt und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur**

Die Verkehrsinfrastruktur ist in ganz überwiegendem Maße durch Bestand geprägt. Gleichzeitig zu den enger werdenden finanziellen Spielräumen wachsen der Sanierungsbedarf und damit der erforderliche Anteil der Erhaltungsinvestitionen für die bestehende Infrastruktur. Daher gilt es eine langfristige Finanzierbarkeit von Qualität und Substanz des Bestandsnetzes sicherzustellen, um dessen zukünftigen Fortbestand sowie – damit einhergehend – eine ausreichende und qualitätvolle Versorgung der Bevölkerung dauerhaft gewährleisten zu können. Eine rechtzeitige und am Bedarf orientierte Erhaltung gestaltet sich auf lange Sicht gesehen

<sup>1</sup> Folgende Zielwerte zum Modal Split Stadt Kassel 2030: ÖPNV 23-25%, Radverkehr 11-14%, Fußverkehr 28-30%, MIV 31-38%

kostengünstiger als verzögerte oder unzureichende Erhaltungsaufwendungen.

**Leitziel 9: Erhalt und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur**

- Bedarfsgerechter Erhalt / Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden und Betroffenen
- Berücksichtigung von veränderten Qualitätsstandards für eine qualifizierte Substanzwert-sicherung

Ziel ist die allgemeine Verbesserung des Zustandes des Straßennetzes (u.a. Vermeidung der Zustandsklassen 5 und 6 gemäß Straßenzustandsbericht).



<b>Mitte</b>	Der Ortsbeirat Kassel-Mitte beschließt, den Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel zur Kenntnis zu nehmen.	09.10.2013	wird zur Kenntnis genommen
<b>Südstadt</b>	Der Ortsbeirat nimmt den Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 zur Kenntnis und weist auf frühere Beschlüsse, z.B. Verkehrslenkung Auedamm, Unfallschwerpunkte Frankfurter Straße und LKW-Verkehr Frankfurter Straße hin.	01.10.2013	wird zur Kenntnis genommen
<b>Vorderer Westen</b>	Herr Müller erläutert nochmals das Bürgerbeteiligungsverfahren. Andreas Schmitts bittet den Ortsbeirat, in die Leitziele 6 oder 7 das Ziel aufzunehmen, Fuß und Radwege getrennt voneinander zu führen. Mario Lang schlägt weiterhin vor, den Punkt: „Parkplätze in zentraler Lage für Car-Sharing-Mobilitätssysteme“ aufzunehmen. Es findet eine kurze Diskussion im Ortsbeirat über die Vorschläge zur Ergänzung der Ziele zum VEP 2030. Beschluss: Der Ortsbeirat nimmt die Ziele zum VEP 2030 zur Kenntnis und begrüßt diesen. Der OBR bittet um Beachtung des im Januar 2013 eingebrachten Positionspapiers. Der OBR bittet darum, folgende Punkte in die Konkretisierung der Leitziele aufzunehmen: 1.Grundsätzlich keine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr. 2. Die historische Gestaltung der Straßenräume ist der Qualitätsstandard für neue Baumaßnahmen im Straßenraum.	19.09.2013	Die beiden genannten Konkretisierungsvorschläge im Beschluss werden zur Kenntnis genommen. Sie beziehen sich nicht direkt auf der stadtweiten Leitzielebene, sondern sind eher Maßnahmvorschläge. Sie werden daher im Rahmen der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.
<b>Wehlheiden</b>	Die Thematik „Überregionaler Busverkehr“ konnte dem Inhaltsverzeichnis nicht entnommen werden. Da es sich hier um einen wichtigen Punkt handelt, bittet der Ortsbeirat, den überregionalen Busverkehr gesondert aufzunehmen/darzustellen.	24.09.2013	Eine umfassende Untersuchung des Fernbusverkehrs ist nicht Bestandteil eines kommunalen VEP. Die Thematik kann aber optional im Rahmen der Maßnahmenausarbeitung mit behandelt werden.
<b>Bad Wilhelmshöhe</b>	Der Ortsbeirat begrüßt das Entwurfspapier zum Zielkonzept und wird bei zukünftigen Maßnahmen, die den Stadtteil betreffen, sich auf den Verkehrsentwicklungsplan beziehen	17.09.2013	
<b>Brasselsberg</b>	Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel 2030 wird zur Kenntnis genommen.Der Ortsbeirat fordert die Verlängerung der Fahrzeiten der Buslinie 12 im Stadtteil bis mindestens 22.00 Uhr.	14.10.2013	Vorschlag wird zur Kenntnis genommen, entsprechende Berücksichtigung bei der Maßnahmenentwicklung
<b>Süsterfeld-Helleböhn</b>	Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel wird zur Kenntnis genommen.	19.09.2013	

<b>Harleshausen</b>	<p>Der Ortsvorsteher weist auf bestimmte, den Stadtteil Harleshausen betreffende, Inhalte des Verkehrsentwicklungsplans hin. In der nun folgenden Diskussion geht es u. a. um die Radfahrstreifen in der Wolfhager Straße. Es überwiegt die Ansicht, dass die Radfahrstreifen zur Verkehrsberuhigung, zum besseren Fortkommen der Radfahrer und zu deren Sicherheit beitragen; es wird aber auch darauf hingewiesen, dass durch die Markierung Kraftfahrer versucht sind, dicht an der Markierung entlang zu fahren, und dann bei größeren Fahrzeugen ein weit ausladender Außenspiegel in den Radfahrstreifen hineinragen und die Radfahrer gefährden kann. In der „Scharfen Kurve“ ist die zwischen Radfahrstreifen und Mittelinsel (Überquerungshilfe) verbleibende Fahrbahn relativ eng, so dass Schwerfahrzeuge in der Kurve ggf. den Radfahrstreifen befahren und Radfahrer gefährden. Ein Anwohner weist darauf hin, dass deshalb Radfahrer in diesem Bereich zumeist den Gehweg benutzen. Der Ortsrat Harleshausen verweist auf seine Ausführungen zur Vorbereitung des Bürgerforums Nordwest zum Verkehrsentwicklungsplan vom 26.02.2013, die dem Protokoll als Anlage beigefügt sind. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass viele Radfahrer in der „scharfen Kurve“ (Wolfhager Str. vor der Einmündung Eschebergstr.) lieber den Gehweg nutzen als die dortigen Fahrradstreifen, weil sie sich wegen der Unübersichtlichkeit und der Enge der Fahrbahn im Bereich der Überquerungshilfe durch den Kfz-Verkehr - insbesondere durch Schwerfahrzeuge - gefährdet fühlen.</p>	25.09.2013	wird zur Kenntnis genommen und wird bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.
<b>Kirchditmold</b>	<p>Der Ortsbeirat Kirchditmold nimmt das Zielkonzept und den vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 – Zwischenbericht zur Bestandsanalyse – grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis. Der Ortsbeirat fordert die Stadt Kassel auf, dem Leitziel 2 „Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung“ entsprechend, entlang der Wolfhager Straße im Bereich „Drei Brücken“ durch Anlage von sicheren Rad- und Gehwegen in beide Richtungen die Verkehrssicherheit für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen grundlegend zu verbessern und diese Maßnahme schnellstmöglich umzusetzen.</p>	19.09.2013	Forderung wird bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.
<b>Rothenditmold</b>	<p>Voraussichtlich im Frühjahr 2014 sollen die Maßnahmen in Bürgerforen und einer Informationsveranstaltung für Ortsbeiräte vorgestellt und öffentlich diskutiert werden. Eine Beschlussfassung VEP als Gesamtbericht ist Anfang 2015 vorgesehen.</p> <p>Der Ortsbeirat – Rothenditmold beantragt die Weiterführung des Radweges von der Mombach Brücke – Wolfhager Straße zu den "Drei Brücken". Erweiterung der Brückendurchlässe oder Fußgängertunnel neben den schmalen Durchlässen unter den "Drei Brücken" - Wolfhager Straße zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und Schulkinder.</p>		wird zur Kenntnis genommen, Forderungen werden bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.
<b>Nord Holland</b>	<p>Der Ortsbeirat Nord-Holland fasst die folgenden Beschlüsse:</p> <p>„1. Der Ortsbeirat Nord-Holland widerspricht der Auffassung der Verfasser des Verkehrsentwicklungsplanes, dass die Bürgersteige in der Holländischen Straße breit genug seien.“</p>	10.10.2013	Die Stellungnahme nimmt Bezug auf die Bewertung der Straßenraumverträglichkeit (S. 61). Dort wird die Situation für den Fuß- und Radverkehr an der Holländischen Straße insgesamt vom Gutachter auch als negativ beurteilt. Durch die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr entsteht ein Konfliktpotenzial auf den grundsätzlich in überwiegendem Maße ausreichend breiten Gehwegen.

	<p>2. Der Ortsbeirat Nord-Holland fordert, dass der Verkehrsentwicklungsplan das Ziel verfolgen soll, eine Reduzierung des KFZ-Verkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen zu erreichen.</p> <p>3. Der Ortsbeirat Nord-Holland fordert, dass der Verkehrsentwicklungsplan das Ziel verfolgen soll, eine stadtverträgliche Organisation des KFZ-Verkehrs zu erreichen“.</p>		<p>Die Punkte 2 und 3 werden in den bestehenden Leitzielen bereits abgedeckt. Insbesondere die Ziele 5 (Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt) und 6 (Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität) erfordern eine Verkehrsreduzierung (auch) auf Hauptverkehrsstraßen, aber auch Leitziel 7 (Attraktivierung des Umweltverbunds) führt z.B. zu einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl weg vom Kfz). Die Stadtverträgliche Organisation des Kfz-Verkehrs wird u.a. in Ziel 4 (Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs) direkt angesprochen, kommt aber auch in den anderen Zielen zum Ausdruck.</p>
<p><b>Philippinenhof-Warteberg</b></p>	<p>Der Verkehrsentwicklungsplan gibt einen guten Überblick über die Verkehrssituation der Stadt Kassel und den miteinhergehenden Entwicklungen, wie etwa Lärmimmission, Luftverschmutzung, Siedlungsstruktur und demographischen Wandel. Insgesamt werden die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans begrüßt und vom Ortsbeirat des Stadtteiles Philippinenhof/Warteberg zu Kenntnis genommen.</p> <p>Weitere Stellungnahme (zusammengefasst):  Der Philippinenhof/Warteberg ist einer der wenigen Stadtteile mit einer wachsenden Einwohnerzahl. Er ist eher familiär geprägt mit einem geringen Anteil an Einzelhaushalten. Die Arbeitslosenquote liegt im oberen Mittelfeld, die Einwohnerdichte ist recht hoch. Philippinenhof/Warteberg ist über mehrere Richtungen leicht erreichbar und verfügt über keine Durchgangsstraßen. Bedingt dadurch gibt es nur Anliegerverkehr, was das Verkehrsaufkommen gering hält und den Stadtteil für Familien attraktiv macht.</p> <p>Die Anbindung durch den ÖPNV ist gut und sollte auch weiterhin auf dem jetzigen Niveau gehalten werden (familienpolitische Komponente und demographische Entwicklung). Stadtteil ist zwar mit Einkaufsmöglichkeiten, Apotheke und Hausarzt gut versorgt, Fachärzte gibt es jedoch nicht.</p> <p>Die Lärmsituation spielt aufgrund des lediglich vorhandenen Anliegerverkehrs keine Rolle. Relevanter ist die Verkehrssicherheit. Geschwindigkeitsüberschreitungsquote ist überdurchschnittlich. Hier sollten geeignete Mittel eingesetzt werden, um eine höhere Verkehrssicherheit zu erreichen. Der Ortsbeirat hat hierzu von sich aus schon Vorschläge der Stadtverwaltung unterbreitet.</p> <p>Die Verkehrswegesituation in Philippinenhof/Warteberg ist in einigen Straßen unbefriedigend, besonders im Philippinenhöfer Weg (Gehweg seit vielen Jahren mit Schild „schlechter Gehweg“ gekennzeichnet. Straßenbelag ist erneuerungsbedürftig).</p> <p>Die gute Anbindung der Stadt Kassel an Bahn und Autobahn kommt auch dem Stadtteil zugute. Der neue Flughafen ist leicht über die Bundesstraße mit PKW und ÖPNV zu erreichen. Die Parkmöglichkeiten in der Innenstadt sind derzeit aus unserer Sicht ausreichend. Gute ÖPNV-Verbindung bietet sehr gute Alternative.</p> <p>Verbesserungswürdig sind die Ampelschaltungen (es gibt keine Vorrangschaltung auf Hauptstraßen und keine flexible Geschwindigkeitsbegrenzung nach Verkehrslage).</p> <p>Dem Schienennetz sollte bei der Weiterentwicklung des ÖPNV Vorrang eingeräumt werden (geringere Belästigung durch Lärm und Schmutz als bei Bussen, Straßenbahnen sind im Verkehr schneller und können bei der Planung leichter vom übrigen Verkehr abgekoppelt werden).</p>	<p>24.09.2013</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Aussagen werden bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.</p>

	<p>Die Entwicklung der Radwege hat sich gebessert, Ergebnisse sind aber teilweise noch inakzeptabel (z.B. für Radfahrer markierte Fläche in der Eisenschmiede bietet lediglich eine kleine Erleichterung, jedoch keine echte Sicherheit. Immer noch enden viele Fahrradwege urplötzlich ohne Beschilderung, die wenigsten sind durchweg auf baulich angelegten Fahrradwegen.</p> <p>Leider liegt die Stadt Kassel in Sachen Verkehrssicherheit nicht so gut da, so liegt die Quote der verunglückten Kinder über dem Durchschnitt bei vergleichbaren Städten. Hier gibt es also noch eine Menge zu tun.</p>		
<b>Fasanenhof</b>	<p>Der Ortsvorsteher ist den Verkehrsentwicklungsplan durchgegangen und kann zur Mönchebergstraße nichts finden. Die Öffnung zum Nordcampus betrifft den Stadtteil nicht. Nach kurzer Diskussion wird folgender Antrag gestellt: Der Ortsbeirat Fasanenhof nimmt den vorgelegten Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel zur Kenntnis.</p>	30.09.2013	wird zur Kenntnis genommen
<b>Wesertor</b>	<p>Der Ortsbeirat Wesertor nimmt den Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 zur Kenntnis und verweist auf seine Beschlüsse in den Ortsbeiratsprotokollen vom 22.06.2011 und 20.02.2013.</p>	24.09.2013	Beschlüsse werden zur Kenntnis genommen und im weiteren VEP-Verfahren berücksichtigt.
<b>Wolfsanger-Hasenhecke</b>	<p>Der OBR Wolfsanger-Hasenhecke hatte den VEP in den letzten Sitzungen nicht auf der Tagesordnung und tagt in diesem Jahr auch nicht mehr.</p>	29.10.2013	
<b>Bettenhausen</b>	<p>Der Ortsbeirat Bettenhausen geht im Zusammenhang mit dem Ausbau der Radfahrinfrastruktur davon aus, dass bei den Planungen eine strategische übergeordnete Strategie- und Zielverfolgung angenommen wird und die Radwege nicht kleinteilig gesehen werden, wie dies auch für den ÖPNV sowie den PKW- und Lastverkehr geschieht. Dies sollte aus den Leitzielen des Verkehrsentwicklungsplans hervorgehen.</p> <p>Auf Bettenhausen herunter gebrochen bedeutet dies aus Sicht des Ortsbeirates, dass die Radwege über den Platz der Deutschen Einheit stadteinwärts und -auswärts über die Fuldabrücke sowie der angedachte Radweg Königinhofstraße zwischen Sandershäuser Straße und Hafen als Verbindungsmöglichkeiten über den Stadtteil hinaus zwischen Bettenhausen und der Innenstadt bzw. Bettenhausen und der Universität Kassel, Standort Holländischer Platz, betrachtet werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Vorlage des Verkehrsentwicklungsplanes begrüßt der Ortsbeirat Bettenhausen die Überlegungen zu einer Verlängerung der Straßenbahn in Richtung Lohfelden.</p> <p>Der Ortsbeirat fordert ganz konkret wie in den vergangenen Jahren auch weiterhin eine Querverbindung des ÖPNV von Bettenhausen direkt über Forstfeld in Richtung Waldau, die in die Ausbauplanungen mit aufzunehmen sind.</p> <p>Der Ortsbeirat erwartet auch bei sinkender Einwohnerzahl der Stadt Kassel keine Reduzierung im Verkehrsaufkommen für den Staufall bzw. Umleitungen für die A7, A44 und Dresdner Straße. Wenn die Leitziele 5 und 6 in diesem Bereich nicht erreicht werden können, müssen andere Maßnahmen im Ortsteil Bettenhausen unternommen werden, um die Auswirkungen der Lärmimmission und Luftschadstoffbelastung zu mindern.</p>	12.09.2013	<p>Eine strategische und netzhafte Weiterentwicklung der Radwege wird im Rahmen der Maßnahmengestaltung erfolgen.</p> <p>Die Forderung wird zur Kenntnis genommen und wird bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.</p> <p>wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Forderung wird bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.</p> <p>Aussage werden bei der weiteren Maßnahmenausarbeitung berücksichtigt.</p>

	Unter dem Leitziel 3 ist die Beschreibung zu sehr eingeschränkt auf den ÖPNV. Die Ausgestaltungen sollten wirklich alle Verkehrsteilnehmer einbeziehen und ansprechen und nicht derart eingeschränkt werden.		Das Leitziel 3 bezieht sich auf alle Verkehrssysteme, was im Rahmen der Maßnahmenerstellung auch berücksichtigt wird. Der nachfolgende Text beschreibt nur zwei mögliche Indikatoren (Barrierefreiheit, Reisezeitverhältnis) mit Bezug zum ÖPNV.
<b>Forstfeld</b>	<p>Die mit Schreiben des Straßenverkehrs- und Tiefbauamtes vom 3.09.2013 vorgelegten Leitziele sollen um folgende Ziele ergänzt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Leitziel 1: Neubau von Radschnellwegen zur Steigerung des Radpendlerverkehrs.</li> <li>2. Leitziel 2: Erweiterung der Tempo 30-Zonen durch sachgerechte Einbeziehung gegenwärtiger Hauptverkehrsstraßen.</li> <li>3. Leitziel 5: Zeitnahe Durchführung notwendiger Maßnahmen zur Umsetzung gesetzlicher Vorgaben.</li> <li>4. Leitziel 7: Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes an den Wegen der Kasseler Bevölkerung auf 75 %. (Zielwerte zum Modal Split Stadt Kassel 2030: ÖPNV 25 - 27 %, Radverkehr 17 - 20 %, Fußverkehr 30 - 32 %, MIV 23 - 27 %).</li> </ol> <p>Der Ortsbeirat fordert die Stadt Kassel auf, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung 2030 ein Gesamtverkehrskonzept für den Kasseler Osten vorzulegen, das die Auswirkungen der Neubauplanungen zur Anbindung der A 44 an die A 7 und zielgerichtete Maßnahmen zur daraus erkennbaren Minderung der Verkehrsbelastungen der Wohnbevölkerung beschreibt, ein integriertes Radverkehrskonzept für die Stadt Kassel zu entwickeln und mit dem Zweckverband Raum Kassel abzustimmen sowie dafür Sorge zu tragen, dass der lediglich auf das Jahr 2018 abgestellte Nahverkehrsplan der Stadt Kassel zeitnah fortgeschrieben wird. Im Übrigen verweist der Ortsbeirat auf seine diversen Beschlüsse zur Verkehrssituation im Stadtteil und die damit dem Magistrat der Stadt Kassel vorgelegten Forderungen.</p>	24.09.2013	<p>Die Ergänzungsvorschläge werden nicht auf der Zielebene eingeordnet, finden jedoch in der Handlungsfeldebene und weiteren Maßnahmenentwicklung ihre Berücksichtigung:</p> <p>Die Forderung wird insbesondere unter dem Handlungsfeld "Qualitätssprung im Radverkehr" berücksichtigt. Die Planung von Radschnellwegen/Premiumrouten gehört zu den möglichen Maßnahmen.</p> <p>Die Forderung wird konkret unter dem Handlungsfeld "Sichere Mobilität" und in der Maßnahmenebene berücksichtigt.</p> <p>Leitziel 5 beinhaltet die Formulierung "Minimierung der Lärmimmissionen und Luftschadstoffe entsprechend der Umweltschutzziele bei Beachtung des Umweltrechts". Dies schließt eine zeitnahe Umsetzung und Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben mit ein.</p> <p>Die letztendliche Festlegung auf Modal-Split-Zielwerte liegt im Ermessen der politischen Entscheidungsträger. Bei der Herleitung der in den Leitzielen angegebenen Modal-Split-Werte wurden aus Gutachtersicht sowie aus Sicht des VEP-Forums sowie der BPK realistische und in der Stadt Kassel bis 2030 erreichbare Zielwerte gewählt.</p> <p>Die Forderung findet auf Ebene der Maßnahmenentwicklung entsprechende Berücksichtigung.</p> <p>Die Forderung findet auf Ebene der Maßnahmenentwicklung entsprechende Berücksichtigung.</p> <p>Der NVP stellt ein eigenständiges Verfahren dar und sollte alle 5 Jahre fortgeschrieben werden.</p> <p>Die Forderungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
<b>Waldau</b>	<p>Jürgen Blutte schlägt vor, folgenden Beschluss zu fassen:</p> <p>Die Leitziele sind insgesamt akzeptabel. Allerdings ist das Leitziel 4 fragwürdig. Der Ortsbeirat Waldau bitte daher den Satz „Ziel ist, dass möglichst alle Gewerbegebiete und Wirtschaftsstandorte innerhalb von 15 Minuten von der Autobahn zu erreichen sind“ aus dem Entwurfspapier Leitziel 4 zu streichen.</p>	17.09.2013	<p>Aus gesamtstädtischem Interesse ist eine gute Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte wichtig. Als Indikator zur Zielerreichung wurde die Erreichbarkeit der Gewerbebestände innerhalb von 15 Minuten von der Autobahn ausgewählt. Dies sollte vor allem bei neuen Gewerbebeständen eine Berücksichtigung finden, daher sollten neue Gewerbegebiete möglichst in Autobahnnähe ausgewiesen werden.</p>
<b>Niederzwehren</b>	Der Ortsbeirat nimmt die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes im Rahmen der Anhörung zur Kenntnis.	15.10.2013	wird zur Kenntnis genommen.
<b>Oberzwehren</b>	Der Ortsbeirat nimmt die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes zustimmend zur Kenntnis.	17.10.2013	wird zur Kenntnis genommen.
<b>Nordshausen</b>	Der Ortsbeirat nimmt den Verkehrsentwicklungsplan zur Kenntnis.	17.09.2013	wird zur Kenntnis genommen.



	<p>Der Ortsbeirat fordert die Stadt Kassel auf, im Hinblick auf Karte 6 (Straßenraumverträglichkeitsanalyse) den starken Handlungsbedarf mit dem Ortsbeirat zu diskutieren. Der Ortsbeirat weist auf seine bisherigen Beschlüsse zur Aufstellung eines Verkehrskonzeptes für den gesamten Stadtteil hin.</p>		
<p><b>Jungfernkopf</b></p>	<p>Der VEP wird in seinen Grundzügen und seiner Diktion begrüßt.  Der Magistrat wird gebeten in den VEP folgende den Stadtteil Jungfernkopf betreffende Punkte aufzunehmen:  In die Bestandsaufnahme soll die Kreuzung Hamburger Straße / Obervellmarer Strasse als Unfallschwerpunkt aufgenommen werden, auch wenn sie auf der Stadtgrenze zu Vellmar liegt. Dort wurden bereits mehrere Personen getötet.</p> <p>In die Konkretisierung der Zielfindung soll einfließen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vermeidung von weiterem Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung</li> <li>2. Vermeidung von zusätzlichem Verkehr in Nord-Süd-Richtung, insbesondere kein Ausbau bzw. Durchstich bezüglich des Frasenwegs und „Zum Feldlager“</li> <li>3. Entlastung der Wohnstrassen um den Friedhof Jungfernkopf/Harleshausen vom ruhenden Verkehr</li> <li>4. Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kreuzung Hamburger Straße / Obervellmarer Strasse z. B. durch einen Kreisverkehr.(Am Wasserbehälter Osterberg)</li> <li>5. Verbesserung des ÖPNV bezüglich Taktichte und Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt und Vellmar.(s. Stellungnahme zum Nahverkehrsplan)</li> <li>6. Drastische Qualitätsverbesserung des AST-Verkehres der Linie 28 (s. Stellungnahme zum Nahverkehrsplan)</li> </ol> <p>Abstimmungsergebnis: Einstimmig, 0 Enthaltung(en)  Es steht zur Abstimmung ein Antrag der SPD:  Der Ortsbeirat nimmt das Zielkonzept zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 unter Berücksichtigung des Nachstehenden zustimmend zur Kenntnis.  Ziele des Ortsbeirats bei der Verkehrsentwicklung sind der Erhalt und Erhöhung der Wohnqualität bzw. Straßenraumverträglichkeit die Vermeidung einer Steigerung des motorisierten Individualverkehrs und sowie die weitestmögliche Vermeidung von Durchgangsverkehr und der Attraktivität der Durchfahrung des Stadtteils mit motorisierten Kfz/LKW  Der Ortsbeirat fordert den Magistrat zu Folgendem auf:  Bei der im Zwischenbericht zur Bestandsanalyse VEP 2030, Stand Oktober 2012 (dort S. 65f.), beschriebenen Analyse des Straßenneubauprojekts, den Stadtteil Jungfernkopf betreffend, ist der Ortsbeirat frühestmöglich zu beteiligen und einzubinden; die Analyseschritte sind mit dem Ortsbeirat abzustimmen;</p>	<p>12.09.2013</p>	<p>Ergebnis wird zur Kenntnis genommen und entsprechend bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Kreuzung liegt allerdings auf Vellmarer Stadtgebiet und ist damit nicht direkt Teil des VEP Kassel. Eine Abstimmung dazu mit dem ZRK-VEP wird angestrebt.</p> <p>die Vorschläge (mit konkreten Maßnahmenvorschlägen) werden allesamt zur Kenntnis genommen und werden in der Maßnahmenentwicklung Berücksichtigung finden.</p> <p>Ergebnis wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die genannten Ziele des Ortsbeirats finden sich insbesondere in Leitziel 6 "Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität" wieder.</p> <p>Ergebnis wird zur Kenntnis genommen, entsprechende Berücksichtigung bei der Maßnahmenentwicklung</p>

	<p>Beschluss der 16. Sitzung des Ortsbeirates Jungfernkopf vom 12. September 2013 Seite 2</p> <p>es sind Vorschläge zu erarbeiten wie der durch den Wegfall des Bahnübergangs minimierte Verkehrswiderstand wieder erhöht werden kann; bei der geplanten Verkehrszählung ist zuvor mitzuteilen wann, was durch wen gezählt werden soll (Beginn und Endpunkt von motorisierten Individualverkehrsfahrten interessieren).</p>		<p>Ergebnis wird zur Kenntnis genommen, entsprechende Berücksichtigung bei der Maßnahmenentwicklung</p>
<p><b>Unterneustadt</b></p>	<p>Der OBR Unterneustadt fordert den Magistrat auf, im Rahmen des VEP das Augenmerk auf die Anwohner in der Scharnhorststraße und Hafenstraße zu richten, die in gleicher Weise vor Lärm und Emission geschützt werden müssen, wie die Anwohner der Ysenburgstraße auf der anderen Seite der Hafenbrücke. Er fordert den Magistrat auf, die Radwegeanbindung nach Norden und nach Osten so auszubauen, dass sie dem zukünftigen Radverkehr gerecht wird.</p>	<p>26.09.2013</p>	<p>Ergebnis wird zur Kenntnis genommen, entsprechende Berücksichtigung bei der Maßnahmenentwicklung</p>

## Vorlage Nr. 101.17.1121

### Baufortgang Stadtmuseum

### Anfrage

### zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. In welchem finanziellen Umfang konnten bei Sanierung und Erweiterung des Stadtmuseums Einsparungen vorgenommen werden?
2. Welche Einsparungen und Veränderungen in der Planung und bei der Bauausführung wurden bzw. werden im Detail vorgenommen?
3. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für die Stadt nach dem Ausscheiden des ursprünglichen Architektenbüros, bis zur Fertigstellung des Gebäudes frei in die Innen- und Außengestaltung einzugreifen und weitere Änderungen vorzunehmen?
4. Wie ist die Äußerung von Stadtbaurat Nolda in der HNA vom 30.09.2013 zu verstehen, nach der man überlegt habe, „das Projekt aufzugeben“?
5. Gibt es für laufende bzw. für bevorstehende Bauprojekte Überlegungen, aus Einsparerwägungen bzw. –zwängen Projekte zu begrenzen oder ganz aufzugeben?

Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Dr. Jörg Westerburg

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

- 65 -

Hochbau und Gebäudebewirtschaftung

Kassel, 02. Dezember 2013  
Herr Jäger, ☎ 7055

An

- VI -

**CDU-Anfrage zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr Nr. 101.17.1121****Baufortgang Stadtmuseum**

Wir fragen den Magistrat:

1. In welchem finanziellen Umfang konnten bei Sanierung und Erweiterung des Stadtmuseums Einsparungen vorgenommen werden?
2. Welche Einsparungen und Veränderungen in der Planung und bei der Bauausführung wurden bzw. werden im Detail vorgenommen?
3. Welche rechtlichen Möglichkeiten bestehen für die Stadt nach dem Ausscheiden des ursprünglichen Architektenbüros, bis zur Fertigstellung des Gebäudes frei in die Innen- und Außengestaltung einzugreifen und weitere Änderungen vorzunehmen?
4. Wie ist die Äußerung von Stadtbaurat Nolda in der HNA vom 30.09.2013 zu verstehen, nach der man überlegt habe, „das Projekt aufzugeben“?
5. Gibt es für laufende bzw. für bevorstehende Bauprojekte Überlegungen, aus Einsparerewägungen bzw. -zwängen Projekte zu begrenzen oder ganz aufzugeben?

**zu 1. und 2.**

Bereits vor der Trennung vom Architekten Hufnagel konnten **Einsparungen in einer Gesamthöhe von ca. 600.000 €** seitens der Stadt Kassel durchgesetzt werden, beispielsweise mit dem Ersatz des geplanten Bituterrazzo-Fußbodens durch einen flügelgeglätteten Estrich (ca. 187.000 €) oder durch Verzicht auf eine Klinkervorsatzschale im Innern des Bauteils Turm (ca. 83.000 €) sowie durch viele weitere kleinere Umplanungsmaßnahmen.

Im Rahmen der Verhandlungen zur Vertragsauflösung mit dem Architekten Hufnagel konnten weitere Einsparungen erzielt werden, beispielsweise durch Änderung der Attikaausführung des Turms, durch Änderung der Ausführung und Anzahl der gliedernden Bänder in der Fassade des Turms, durch den Ersatz der geplanten inneren Klinkervorsatzschale im Altbau durch ein glatt geputztes Standardmauerwerk, durch den teilweisen Entfall von abgehängten Unterdecken und durch die Verwendung von

Standardbauteilen anstelle aufwändiger Sonderanfertigungen sowie durch eine Vielzahl kleinerer planerischer bzw. baulicher Veränderungen.  
**Insgesamt konnten dadurch ca. weitere 470.000 € eingespart werden.**

**zu 3.**

Das Vertragsverhältnis zwischen der Stadt Kassel und dem Architekturbüro Hufnagel wurde nach längeren außergerichtlichen Auseinandersetzungen um Honoraransprüche, Kosten, Verantwortung und Einsparmöglichkeiten durch einen Vergleich beendet. In diesem Vergleich wurden u. a. Resthonorarzahlung und zukünftige Verwertungs-, Nutzungs- und Änderungsrechte durch die Stadt Kassel am Werk des Architekten geregelt. Das Urheberrecht selbst ist ein Grundrecht, an den Urheber gebunden und nicht übertragbar.

Die Stadt kann im Rahmen dieser mit dem Architekten Hufnagel getroffenen Vereinbarung in die Innen- und Außengestaltung eingreifen. Dabei hat der Architekt der Stadt Kassel die Zustimmung zu umfassenden Änderungen an der Planung erteilt. Bestimmte Änderungen sind jedoch zustimmungspflichtig bzw. müssen mit dem Architekten Hufnagel abgestimmt werden.

Dies sind im Einzelnen alle Änderungen die die äußere Erscheinung betreffen, jedoch nicht die Detailplanung dazu, beispielsweise Farbgebung, Vormauerziegel des Turms, Ausführung und Farbigkeit der Fenster / Außentüren. Diese Festlegungen sind im Wesentlichen unerheblich, da die Gestaltung des Altbaus ohnehin mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen ist und dadurch nicht viel Gestaltungsspielraum besteht. In Bezug auf die Ausführung des Turms ist die Stadt durch die Vereinbarung auf den Vormauerziegel (heller Klinker) festgelegt.

Geändert werden darf die Ausführung im Detail, hier ist die Stadt nicht auf die Planung des Architekten festgelegt, deshalb konnten verschiedene Konstruktionen umgeplant und bei gleicher Qualität kostengünstiger ausgeführt werden.

Im Inneren ist der Sichtbeton an Wänden und Decken im Bauteil Turm sowie der flügelgeglättete Estrich in den öffentlichen Bereichen festgeschrieben. Die geplante aufwändige Innenschale aus Klinker wird in eine schlichte weiße, glatt geputzte Wand aus Standardmauerwerk geändert. In allen Geschossen des Altbaus können die abgehängten Unterdecken entfallen und durch eine alternative Deckengestaltung mit sichtbarer Haustechnik ersetzt werden.

**zu 4.**

Wenn ein Projekt finanziell in derartige Schieflage gerät, müssen alle möglichen Szenarien betrachtet werden. Dazu gehört neben vielen anderen Überlegungen zu Einsparungen auch die Überlegung, das Projekt zum Teil aufzugeben und beispielsweise den Turm nicht zu Ende zu bauen.

**zu 5.**

Die Frage sollte präzisiert werden. Natürlich kann mit den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln nur eine begrenzte Auswahl an Projekten umgesetzt werden.

Axel Jäger

**Vorlage Nr. 101.17.1122**

**In Einbahnstraßen die Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr prüfen**

**Gemeinsamer Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert zu überprüfen, welche weiteren Einbahnstraßen in entgegengesetzter Richtung für den Radverkehr freigegeben werden können. Als eine der ersten Maßnahmen sollte die Tränkeforte auf diese Möglichkeit hin überprüft werden, da dies eine von Radfahrerinnen und Radfahrern häufig genutzte Wegstrecke ist und die Breite der Straße eine Gegenrichtungsnutzung durch den Radverkehr zulässt.

Berichterstatter/-in:                      Stadtverordnete Karin Müller MdL

Christian Geselle  
Fraktionsvorsitzender SPD

Dieter Beig  
Fraktionsvorsitzender B90/Grüne

**Vorlage Nr. 101.17.1123**

**Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr**

**Gemeinsamer Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten, welche Maßnahmen für den Radverkehr in den Jahren 2011, 2012 und 2013 durchgeführt wurden bzw. werden und in welcher Höhe Investitionen getätigt wurden. Weiterhin möge der Magistrat berichten, welche Maßnahmen bis 2016 noch geplant sind und auch tatsächlich durchgeführt werden und finanziert sind.

Insbesondere möge der Magistrat berichten, inwieweit die Lückenschlüsse des Radroutenprogrammes vorangeschritten sind.

Berichtersteller/-in:                      Stadtverordnete Karin Müller MdL

Christian Geselle  
Fraktionsvorsitzender SPD

Dieter Beig  
Fraktionsvorsitzender B90/Grüne

**Vorlage Nr. 101.17.1139**

**Welterbeverträglichkeit einer Bergparkseilbahn**

**Antrag**

**zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten, inwieweit das Vorhaben zur Errichtung einer Seilbahn in den Bergpark mit dem Status des Bergparks als Welterbe verträglich ist.

Berichterstatter/-in:                      Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender



## Vorlage Nr. 101.17.1144

### Bebauungsplan Kupferhammerstraße

#### Anfrage

#### zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie ist der derzeitige Bearbeitungsstand betreffend die Überarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans der Stadt Kassel Nr. VII/3 „Kupferhammerstraße“?
2. Welche Anregungen und Hinweise der Anwohner-Initiative Forstfeld bezüglich der Bebauung des Geländes der ehemaligen Molkerei Lindenberg werden vom Magistrat im B-Plan berücksichtigt?
3. Wie wird zukünftig sichergestellt, dass die Höhenentwicklung des Geländes ohne erhebliche Beeinträchtigung der bestehenden Bebauung erfolgt?
4. Welche Anzahl von PKW-Stellplätzen wird jeweils pro Haus geplant?
5. Welche Alternative gibt es zur geplanten Beseitigung des gesamten Baumbestandes auf dem Areal? Gibt es eine Möglichkeit, zumindest einige der teilweise über 100 Jahre alten Bäume zu erhalten?
6. Bisher sind lediglich 26 Bäume als Ersatzpflanzung auf den Verkehrsflächen zwischen den Neubauten geplant. Warum ist keine Anpflanzung von zusätzlichen Bäumen im Grenzbereich vorgesehen?

Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

Zu TOP 8

Stadtplanung, Bauaufsicht u.  
Denkmalschutz  
- 63 -  
A787

Kassel, 02.12.2013  
Herr Flore  
Tel. 6025

- VI -

Dezernat VI  
Ort: 02. Dez. 2013  
Art. ....

Stadtverordneten-Versammlung  
Kassel  
Eing. 12. DEZ. 2013

ASMV am 04.12.2013  
Vorlage-Nr. 101.17.1144

„Bebauungsplan VII / 3 Kupferhammerstraße  
Anfrage der CDU-Fraktion an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und  
Verkehr vom 26.11.2013“

**Stellungnahme:**

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. VII/3 „Kupferhammerstraße“ hat in der Zeit vom 10.06. bis einschließlich 12.07.2013 offengelegen.

Das Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz hat die Vorhabenträgerin Deutsche Reihenhäuser AG (DRH) um eine Überarbeitung der Vorhabenplanung gebeten. Zielsetzungen sind eine veränderte Höhenabwicklung des Geländes zur besseren Einfügung der neuen Gebäude gegenüber den vorhandenen Nachbargebäuden und die Schaffung zusätzlicher Stellplätze auf dem Grundstück bei gleichzeitiger Reduzierung von Wohneinheiten. Die DRH prüft derzeit noch die Umsetzungsmöglichkeiten dieser Anforderungen.

Erst nach Vorlage der Prüfergebnisse können die Arbeiten zum Projekt fortgesetzt, der Entwurf des Bebauungsplanes überarbeitet und die zum Bebauungsplanverfahren eingereichten Stellungnahmen einer gerechten Abwägung zwischen öffentlichen und privaten Belangen unterzogen werden.

  
Flore