

34112 Kassel documenta Stadt

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

Kassel documenta Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

30. April 2014
1 von 2

zur **19.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
lade ich ein für

**Donnerstag, 8. Mai 2014, 17:00 Uhr,
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel.**

Tagesordnung:

1. **Ideenwerkstatt Fichtnerstraße**
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31. März 2014
Bericht des Magistrats
101.17.1206
2. **Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz
der Deutschen Einheit**
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. Oktober 2012
Bericht des Magistrats
101.17.581
3. **Bericht Sachstand Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030**
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 1. Juli 2013
Bericht des Magistrats
101.17.900
4. **Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr**
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 9. Dezember 2013
Bericht des Magistrats
101.17.1123
5. **Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel**
Vorlage des Magistrats
- 101.17.1258 -

6. **Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens (Beschlussfassung als Satzung)** 2 von 2
Vorlage des Magistrats
Berichtersteller/in: Stadtbaurat Christof Nolda
- 101.17.1262 -
7. **Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“ (Beschlussfassung als Satzung)**
Vorlage des Magistrats
Berichtersteller/in: Stadtbaurat Christof Nolda
- 101.17.1263 -
8. **Neufassung der Parkgebührenordnung**
Vorlage des Magistrats
Berichtersteller/in: Stadtbaurat Christof Nolda
- 101.17.1275 -
(gleichzeitig im Ausschuss für Finanzen, Wirtschaft und Grundsatzfragen und im Ausschuss für Recht, Sicherheit, Integration und Gleichstellung)
9. **Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten**
Antrag der CDU-Fraktion
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dominique Kalb
- 101.17.1171 -
10. **Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße**
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Norbert Domes
- 101.17.1255 -
11. **Parken auf Gehwegen**
Anfrage der Fraktion B90/Grüne
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dieter Beig
- 101.17.1256 -
12. **Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof**
Anfrage der CDU-Fraktion
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Dr. Jörg Westerburg
- 101.17.1261 -
13. **Parkplatz an Ehlerer Straße**
Antrag der FDP-Fraktion
Berichtersteller/in: Stadtverordneter Heinz Gunter Drubel
- 101.17.1286 -

Mit freundlichen Grüßen

Dominique Kalb
Vorsitzender

Niederschrift
über die 19. öffentliche Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
am **Donnerstag, 8. Mai 2014, 17:00 Uhr**
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

15. Mai 2014
1 von 8

Anwesende:

Mitglieder

Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU
Christian Knauf, 1. stellvertretender Vorsitzender, SPD
Doğan Aydın, Mitglied, SPD
Judith Boczkowski, Mitglied, SPD
Harry Völler, Mitglied, SPD
Volker Zeidler, Mitglied, SPD
Birgit Hengesbach-Knoop, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Gernot Rönz)
Joachim Schleißing, Mitglied, B90/Grüne
Karl Schöberl, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Dieter Beig)
Waltraud Stähling-Dittmann, Mitglied, CDU (Vertretung für Wolfram Kieselbach)
Dr. Jörg Westerburg, Mitglied, CDU
Norbert Domes, Mitglied, Kasseler Linke
Heinz Gunter Drubel, Mitglied, FDP
Bernd Wolfgang Häfner, Mitglied, FREIE WÄHLER

Teilnehmer mit beratender Stimme

Karin Schöps, Vertreterin des Seniorenbeirates

Magistrat

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung

Andrea Herschelmann, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:

Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen

Jens Rümenapp, Planersocietät Gertz, Gutsche, Rümenapp
Markus Kollig, KVG
Sarah Hackfort, B90/Grüne
Sabine Schaub, Dezernat -VI-
Simone Fedderke, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Manfred Niepel, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Theresa Maiwald, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Anne Grimm, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Sonja Ehrefried, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Heiko Lehmkuhl, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Carl Flore, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
 Cordula Klinzing, Jugendamt
 Daniele Ritter, Jugendamt
 Tobias Hartung, Kulturamt

Tagesordnung:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Ideenwerkstatt Fichtnerstraße | 101.17.1206 |
| 2. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit | 101.17.581 |
| 3. Bericht Sachstand Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030 | 101.17.900 |
| 4. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr | 101.17.1123 |
| 5. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel | 101.17.1258 |
| 6. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens (Beschlussfassung als Satzung) | 101.17.1262 |
| 7. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“ (Beschlussfassung als Satzung) | 101.17.1263 |
| 8. Neufassung der Parkgebührenordnung | 101.17.1275 |
| 9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten | 101.17.1171 |
| 10. Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße | 101.17.1255 |
| 11. Parken auf Gehwegen | 101.17.1256 |
| 12. Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof | 101.17.1261 |
| 13. Parkplatz an Ehlerer Straße | 101.17.1286 |

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 30.04.2014 ordnungsgemäß einberufene 19. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

Vorsitzender Kalb gibt bekannt, dass Frau Herschelmann, Schriftführung, und die Kinder der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße der Veröffentlichung von Film- und Tonaufnahmen ihrer Person nicht zustimmen.

Zur Tagesordnung

Der Tagesordnungspunkt 2 betr. **Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit**, 101.17.581, wird auf Antrag von Stadtbaurat Nolda von der heutigen Tagesordnung **abgesetzt**, da der Bericht des Magistrats noch nicht gegeben werden kann.

Vorsitzender Kalb stellt die geänderte Tagesordnung fest.

1. Ideenwerkstatt Fichtnerstraße

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 31. März 2014
Bericht des Magistrats
101.17.1206

3 von 8

Beschluss

Die Initiative der Kinder der Fichtner - Oestmannsiedlung aus der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße wird in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 08.05.2014 eingeladen, damit diese die im Rahmen des Kinder - und Jugendforums 2013 erarbeiteten Vorstellungen zur Verbesserung der Verkehrssituation der Holländischen Straße präsentieren können.

Stadtverordneter Schleißing stellt kurz das Kinder - und Jugendforum 2013 vor. Im Anschluss präsentieren die Kinder der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße gemeinsam mit Frau Klinzing, Jugendamt, die von ihnen erarbeiteten Vorstellungen.

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

2. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. Oktober 2012
Bericht des Magistrats
101.17.581

Abgesetzt.

Während der Behandlung von Tagesordnungspunkt 3 übernimmt

1. stellv. Vorsitzender Knauf die Sitzungsleitung.

3. Bericht Sachstand Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 1. Juli 2013
Bericht des Magistrats
101.17.900

Beschluss

Der Magistrat wird aufgefordert, regelmäßig im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr über den Fortgang der Entwicklung bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Stadt Kassel 2030 sowie über Ergebnisse des öffentlichen Diskussionsprozesses zu berichten und die Mitglieder des Ausschusses über aktuelle Teilergebnisse und den weiteren Verfahrensverlauf zeitnah zu informieren.

Stadtbaurat Nolda führt kurz in den aktuellen Stand ein und übergibt das Wort an Herrn Rümenapp, Planersocietät Gertz, Gutsche, Rümenapp, der ausführlich anhand einer Power-Point-Präsentation über aktuelle Teilergebnisse berichtet. In der sich

anschließenden Diskussion beantworten er und Stadtbaurat Nolda gemeinsam die Fragen der Ausschussmitglieder.

4 von 8

Der Bericht von Stadtbaurat Nolda und Herrn Rümenapp, Planersocietät Gertz, Gutsche, Rümenapp, wird zur Kenntnis genommen.

Einvernehmlich werden die Tagesordnungspunkte 6 bis 8 in der Beratung vorgezogen.

6. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens (Beschlussfassung als Satzung)

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1262 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„ Im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Kassel Nr. VIII/14 „Nördlicher Ortsrand Nordshausen" wird eine Satzung über eine Veränderungssperre nach § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und den §§ 5, 50, 51 Nr. 6, der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. S. 218), aufgestellt.

Die Satzung dient der Sicherung der Planungsabsichten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Ablehnung: Kasseler Linke, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens (Beschlussfassung als Satzung), 101.17.1262, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Zeidler

7. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“ (Beschlussfassung als Satzung)

5 von 8

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1263 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Kassel Nr. VIII/15 "Im Feldbach" wird eine Satzung über eine Veränderungssperre nach § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und den §§ 5, 50, 51 Nr. 6, der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. S. 218), aufgestellt.

Die Satzung dient der Sicherung der Planungsabsichten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Ablehnung: Kasseler Linke, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“ (Beschlussfassung als Satzung), 101.17.1263, wird **zugestimmt**.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Schleißing

8. Neufassung der Parkgebührenordnung

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1275 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Neufassung der Parkgebührenordnung in der aus der Anlage 1 zu dieser Vorlage ersichtlichen Fassung.

2. Die Stadtverordnetenversammlung empfiehlt dem Oberbürgermeister, die zur Durchführung der Parkgebührenordnung erforderlichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zu treffen. 6 von 8
3. Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Oberbürgermeister weiter, die Gebührenpflicht im Zentrum, in der Parkgebührenzone Zentrum II (Bad Wilhelmshöhe) und in der Parkgebührenzone II mindestens auf den Zeitraum Mo. – Sa. 09:00 bis 20:00 Uhr und auf dem Willy-Brandt-Platz und in der Bertha-von-Suttner-Straße mindestens auf den Zeitraum Mo. – So. 09:00 – 20:00 Uhr straßenverkehrsbehördlich festzusetzen.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne

Ablehnung: CDU, FDP, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: Kasseler Linke

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Neufassung der Parkgebührenordnung, 101.17.1275, wird **zugestimmt**.

Im Rahmen der Diskussion bringt Stadtverordneter Selbert, Kasseler Linke, einen Änderungsantrag für seine Fraktion ein:

➤ **Änderungsantrag der Fraktion Kasseler Linke**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Als 4. Punkt wird ergänzt:

Der Magistrat wird beauftragt mit der KVG auszuhandeln, Parkscheine bei Großveranstaltungen als Tagesticket für den ÖPNV einsetzen zu können.

In § 9 der Parkgebührenordnung wird die Parkgebühr für

- Krafträder auf 50 % der Höhe des Preises eines Multitickets KasselPlus
- Pkw auf die Höhe des Preises eines Multitickets KasselPlus
- Kleinbusse/Wohnmobile auf das 1,5fache des Preises eines Multitickets Kassel Plus
- Reisebusse und Kfz mit Anhänger auf das 2fache der Höhe des Preises eines Multitickets KasselPlus

festgesetzt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: Kasseler Linke

Ablehnung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Enthaltung: Demokratie erneuern/Freie Wähler

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der Fraktion Kasseler Linke betr. Neufassung der Parkgebührenordnung, 101.17.1275, wird **abgelehnt**.

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Dr. Westenburg

4. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 9. Dezember 2013
Bericht des Magistrats
101.17.1123

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

Fraktionsvorsitzender Häfner, Fraktion Demokratie erneuern/Freie Wähler, beantragt wegen Beratungsbedarfs Tagesordnungspunkt 5 heute abzusetzen und in der nächsten Sitzung erneut zu behandeln.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei
Zustimmung: SPD, Kasseler Linke, FDP, Demokratie erneuern/Freie Wähler
Ablehnung: --
Enthaltung: B90/Grüne, CDU
den

Beschluss

Dem Geschäftsordnungsantrag der Fraktion Demokratie erneuern/Freie Wähler auf Absetzung des Tagesordnungspunktes 5 betr. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel, 101.17.1258, wird **zugestimmt**.

5. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1258 -

Abgesetzt.

9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten

Antrag der CDU-Fraktion
- 101.17.1171 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

8 von 8

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

10. Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke

- 101.17.1255 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

11. Parken auf Gehwegen

Anfrage der Fraktion B90/Grüne

- 101.17.1256 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

12. Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof

Anfrage der CDU-Fraktion

- 101.17.1261 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

13. Parkplatz an Ehlerer Straße

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.17.1286 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

Ende der Sitzung: 19:07 Uhr

Dominique Kalb
Vorsitzender

Andrea Herschelmann
Schriftführerin



Protokoll vom Kinder- und Jugendforum am 13. November 2013 „Kinder und Jugendliche haben was zu sagen!“

Die Regelung für projektorientierte Kinder- und Jugendbeteiligung in Kassel sieht vor, dass das Kinder- und Jugendbüro in Zusammenarbeit mit dem Beteiligungsmobil Rote Rübe und der Kinder- und Jugendförderung einmal jährlich ein *Kinder- und Jugendforum* oder eine *Beteiligungsmobil-Tour* vorbereitet und durchführt. In diesem Rahmen erfolgt eine öffentliche Darstellung und Diskussion aktueller Beteiligungsprojekte. Kinder und Jugendliche haben die Möglichkeit ihre Interessen und ihr Anliegen den anwesenden Vertreter/innen von Politik und Stadtverwaltung vorzustellen. Zum Kinder- und Jugendforum werden neben politischen Vertreter/innen und Ortsvorsteher/innen beispielsweise auch die Beauftragten für Kinder- und Jugendbeteiligung der verschiedenen Fachämter eingeladen.



Das diesjährige Kinder- und Jugendforum fand am **Mittwoch, den 13. November 2013** von 16.30 bis 18.30 Uhr im Willi-Seidel-Haus statt. Kinder/Jugendliche und Akteure präsentierten ihre Forderungen der Jugenddezernentin Anne Janz, den Mitgliedern des Fachausschusses für Beteiligung sowie Vertreter/innen aus Politik, Stadtverwaltung, Initiativen und Vereinen.

Insgesamt haben sechs Kinder- und Jugendgruppen ihre Anliegen vorgestellt. Für alle Gruppen haben sich Projektpaten gefunden, die im Nachgang zum Kinder- und Jugendforum ein Treffen mit der jeweiligen Gruppe vereinbarten um das Anliegen genauer zu besprechen und Ideen für das weitere Vorgehen zu sammeln. Hierbei kann das Kinder- und Jugendbüro unterstützen und steht für Rückfragen wie auch für Vor-Ort-Termine zur Verfügung. Zudem klärt die Moderatorenkonferenz, welche Anliegen als Beteiligungsprojekt für 2014 aufgenommen werden und stimmt diese dann mit den Fachämtern ab.

Kontakt: ✉ kinderjugendbuero@stadt-kassel.de ☎ (0561) 787-5254

Bis spätestens Anfang März 2014 sollen die Gruppen erste Rückmeldungen zu ihren Anliegen von den Projektpaten bzw. den jeweils zuständigen Fachämtern der Stadtverwaltung erhalten. Das Kinder- und Jugendbüro bündelt die Rückmeldungen und erstellt einen Zwischenbericht.



Verkehrsentwicklung und Mobilität



Verkehrssituation Holländische Straße

Anliegen: Die Verkehrssituation in der Holländischen Straße ist aus Kinder- und Jugendsicht unzumutbar. Wir wollen, dass die Holländische Straße zu einem Lebensraum für Kinder wird. Dafür ist eine umfangreiche Umgestaltung nötig (z. B. Fahrradwege, Tempo 30, breitere Gehwege und langsamer fahrende Straßenbahnen).

Projektpaten: Frau Janz, Herr Schleißing

Rückmeldung: Frau Janz wird mit dem Stadtbaurat sprechen und ein Treffen organisieren. Außerdem sollen die Kinder dem Ausschuss für Verkehr, Mobilität und Stadtentwicklung ihr Anliegen vorstellen. Herr Schleißing ist

Mitglied in diesem Ausschuss und setzt sich dafür ein, dass die Kinder ihr Anliegen in einer der nächsten Sitzungen vorstellen.

Bolz- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Salvador-Allende-Jugendzentrum

Anliegen: Wir brauchen einen Ballfangnetz oder einen höheren Zaun für unseren Bolzplatz, damit der Ball nicht mehr auf die Straße fliegen kann. Das ist für uns gefährlich und es kann fahrende und parkende Autos beschädigen.

Projektpatin: Frau Thiel (Ortsbeiratsmitglied)

Rückmeldung: Frau Thiel wird das Anliegen in den Ortsbeirat Oberzwehren einbringen.



Sportcamp Brückenhof

Anliegen: Wir wünschen uns ein hohes Reck und einen Barren (Sportgeräte) für unser Außengelände, außerdem eine Beleuchtung und ein Dach für die Sitzgelegenheiten am Bolzplatz (Dietrich-Bonnhöfer-Straße). Eine Mitnutzung des vorhandenen Fußballplatzes des TSV-Oberzwehren ist derzeit nicht möglich (ist ausschließlich Mitgliedern vorbehalten und erfordert spezielle Ausrüstung, wie Stollenschuhe,...). Auch der Basketballplatz am Jugendzentrum benötigt dringend eine Verbesserung des Untergrundes.

Projektpatin: Frau Bergmann

Rückmeldung: Ein Mitglied der Moderatorenkonferenz wird Frau Bergmann unterstützen. Frau Bergmann übernimmt die Vermittlung des Projektes an den Ortsbeirat Oberzwehren.



Jugendzentrum Helleböhn

Anliegen: Für den Sportplatz 'Roter Platz' wünschen wir uns mehr Mülleimer und dass öfter sauber gemacht wird. Das größte Problem ist der Untergrund vom Bolzplatz, der dringend verbessert werden sollte (da Verletzungsgefahr), entweder asphaltiert oder Kunstrasen. Der Untergrund vom Basketballplatz sollte möglichst mit Gummiboden ausgestattet werden, ansonsten müsste die Asphaltfläche verbessert werden. Gut wäre Licht/Beleuchtung auf dem Roten Platz, damit man auch bei Dunkelheit noch spielen kann (im Winter wird es schon sehr früh dunkel!). Gerne hätten wir Klimmzugstangen zum Trainieren und einen höheren Zaun, da die Straße und die Straßenbahn an den Platz angrenzen. Außerdem soll die Sitzgelegenheit unter dem Dach neu errichtet werden (wurde abgebaut).

Projektpate: Herr Helferich (Ortsvorsteher Süsterfeld-Helleböhn)

Rückmeldung: Der Ortsbeirat hat möglicherweise Mittel zur Umsetzung „kleinerer Projekte“. Frau Janz gibt das Anliegen auch an das Sportdezernat (Frau Fröhlich) weiter. Ein Mitglied aus der Moderatorenkonferenz unterstützt die Jugendlichen und die Mitarbeiter/innen vom Jugendzentrum bei dem weiteren Vorgehen.



Skateplatz Marbachshöhe

Anliegen: Wir benötigen eine Anschubfinanzierung, damit wir uns eine etwa 5-7m lange Sitzgelegenheit auf dem Skateplatz Marbachshöhe (im Schatten, in der Nähe des Zaunes) bauen können. Das handwerkliche Geschick haben wir selbst.

Projektpate: Johannes Schade (Kinder- und Jugendförderung); Ansprechpartner wegen Materialien / Holz: Bernd Walter (GWG)

Rückmeldung: Johannes Schade nimmt das Projekt mit in die Moderatorenkonferenz. Eine Anschubfinanzierung aus Mitteln des Kinder- und Jugendbüros bzw. der Kinder- und Jugendförderung kann in Aussicht gestellt werden.



Anliegen aus Kinder- und Jugendeinrichtungen

Jugendcafé Treppenstraße

Anliegen: Wir benötigen 20.500 Euro, damit das Jugendcafé Treppenstraße erhalten bleibt. Wir schätzen nicht nur die zentrale Lage sehr und verbringen dort gerne unsere Zeit, es finden auch wichtige Angebote für uns statt, z.B. Berufsberatung.

Projektpaten: Frau Schwalm und Herr Bayer

Rückmeldung: Für die Sitzung der Stadtverordnetenversammlung im Dezember liegt bereits ein Antrag vor. Ob die Mittel bereitgestellt werden und das Jugendcafé erhalten werden kann, ist eine politische Entscheidung.



Protokoll: Zora Grote, Daniela Ritter | Fotos: Anja Köhne; © Stadt Kassel

Rückblick: „Was ist aus den Forderungen 2012 geworden?“

> Jugendtreffpunkt in Waldau:

Der „Container“ aus Wehlheiden wurde dieses Jahr nach Waldau gebracht, neben dem Basketballplatz aufgestellt und im Rahmen eines Graffiti-Projektes mit Jugendlichen neu gestaltet. In 2014 folgen weitere Verbesserungen des Jugendtreffpunktes – eine Tischtennisplatte wird aufgestellt und im Rahmen einer Projektwoche der OSW werden bei einer Mitmachbaustelle weitere Sitzgelegenheiten gestaltet.

> Bolzplatz Forstfeld:

Noch in 2012 haben Jugendliche am Bolzplatz bei einer Mitmachbaustelle eine „Chill-Ecke“ gebaut. In 2013 wurden neue Tore aufgestellt. Noch offen ist der Wunsch nach einem zweiten Basketballkorb auf dem ‚Bolzer‘.

> Basketball im Wesertor

Im Wesertor konnte zwar keine Fläche für einen Basketballplatz gefunden werden, doch gibt es seit Sommer 2013 einen neuen Basketballplatz neben dem Schlachthof/Knipping-Schule (gegenüber vom Nordstadtpark). Der neue Platz ist nur wenige Minuten zu Fuß vom alten ‚blauen Platz‘ entfernt.

mitmachen und... einmischen!
Das Kinder- und Jugendbüro unterstützt euch, wenn ihr euch bei Planungen und Entscheidungen in der Stadt einmischen möchtet!
www.kinderundjugendbuero.de
Tel. 0501 - 787.5254 mail: kinderundjugendbuero@kassel.de Kassel kinderundjugendbuero.net

Jugendtreffpunkt in Waldau
Wir wünschen uns Unterstützung bei der Suche nach einem Treffpunkt für Jugendliche mit Überdachung + Sitzgelegenheiten in Waldau.
2013: neuer Treffpunkt am Basketballplatz (mit Dach), von Jugendlichen gestaltet
2014: weitere Sitzgelegenheiten + Tisch und Tischtennisplatte sind geplant

Bolzplatz Forstfeld:
Der Bolz- und Basketballplatz beim Haus Forstbachweg soll verbessert werden. Es fehlen Sitzgelegenheiten und Netze für die Tore. Im Herbst liegen dort so viele Blätter und Eicheln.
2012: neue Sitzecke
2013: neue Tornetze
2014: 2. Basketballkorb?

Basketball im Wesertor
Wir wünschen uns eine sichere und dauerhafte Basketballspielmöglichkeit im Wesertor. Der Basketballkorb am Sodenterspielplatz ist weg und es droht, dass der blaue Platz an der Uni bald abgerissen wird.
2013: neuer Basketballplatz am Nordstadtpark/bem Schlachthof, der guten Ersatz bietet für den nicht mehr vorhandenen 'blauen Platz'

Kurzes Zusammenkommen:
- gleich
- Adressen austauschen
- Anliegen aufschreiben
- gemeinsames Foto
Ansprechpartner/in in Moderatorenkonferenz
(enge Abstimmung KiJu-Büro)

Vor-Ort-Treffen:
- Gruppe + Paten/Patinnen treffen sich und lernen sich kennen
- Ort + Anliegen zeigen und erklären lassen

Nachforschen:
• überprüfen + nachfragen
• 'Türen öffnen' in Politik + Verwaltung, um herauszufinden was möglich ist, ob Unterstützung vorhanden ist

Rückmeldung geben:
- bis März den Gruppen eine Rückmeldung dazu geben
• was herausgefunden wurde?
• wie Umsetzungschancen sind?
• wie es weitergeht?

Ergebnisse der Kinderbeteiligung zur Verkehrssituation in der Kasseler Nordstadt

Befragung der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße im Zeitraum von
Januar bis Mai 2013

Befragung von Kindern des Kinder- und Jugendbüros beim
Weltspieltag am 28. Mai 2013

Foto-Projekt des Kasseler Familienberatungszentrums



Ansprechpartnerinnen im Jugendamt:

Daniela Ritter / Christiane Plaha, Kinder- und Jugendbüro, Tel. 787.5254

Cordula Klinzing, Kinder- und Jugendförderung, Tel. 787.5049

1. Befragung von Kindern der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße

Im Zeitraum von Januar bis Mai 2013 wurden ca. 20 Kinder im Alter von 7 bis 13 Jahren befragt, die die Einrichtung regelmäßig besuchen und im Umfeld der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße wohnen. Die Mitarbeiterin der Einrichtung hat mehrfach informelle Gespräche und niedrigschwellige Befragungen mit den Kindern durchgeführt um eine Einschätzung zur Wahrnehmung der Verkehrssituation im Bereich Holländische Straße / Fichtner-Oestmann-Siedlung aus Kindersicht zu erhalten. Im Folgenden werden zunächst die Antworten (O-Töne) der Kinder aufgeführt, im Anschluss daran die zusammengefasste Einschätzung der Mitarbeiterin aus den Gesprächen und Befragungen.

Was gefällt dir an der Holländischen Straße?

- An der Holländischen Straße gefällt mir der Kiosk.
- Es gibt alles in der Nähe, Läden, Tram, Schulen, Arzt.
- An der Holländischen Straße gefällt mir die Fichtnerstraße, dass man da spielen kann.
- Auf dem Gehweg kann man nebeneinander gehen.
- Auf dem Gehweg kann man Fahrrad fahren.
- Mir gefällt alles.
- Der Lärm stört mich meistens nicht. Ich bin daran gewöhnt.
- Ich finde es cool, dass da so viele Autos fahren. Manchmal sieht es aus, als würden sie ein Rennen machen mit der Straßenbahn.
- Man kann sich bei Regen unterstellen (Laden oder Kiosk)

Was gefällt dir nicht an der Holländischen Straße?

- Mir gefällt nicht, dass da Unfälle passieren.
- Ich habe Angst, dass die Straßenbahn mich überfährt.
- Ich habe Angst, dass ein Auto mich überfährt.
- Manchmal parkt ein Fahrzeug auf dem Gehweg, da kommt man nicht dran vorbei.
- Die Schweinetransporter stinken.
- Manchmal fahren Autos bei Rot über die Ampel.
- Ich habe Angst, dass mir etwas passiert oder meiner Familie.
- Die Ampeln brauchen lange, bis sie grün werden.
- Ich darf nur in Begleitung von Erwachsenen über die Straße zum Kiosk.
- Die Autos fahren zu schnell! Manchmal geben die richtig Gas.
- Der Lärm stört mich.
- Im Sommer ist es zu laut im Schlafzimmer, ich kann nicht einschlafen.
- Die Straße ist zu eng. Straßenbahn, Straße, Gehweg zu eng nebeneinander.
- Es gibt keinen Radweg.
- Es gibt keinen Zebrastreifen.
- Ich habe vor allem Angst, wenn Schnee liegt.
- Die Autos fahren so schnell. Ich habe Angst, dass sie zusammenstoßen und dann auch mich treffen.
- Es riecht eklig.
- Wenn die Autos so eng nebeneinander fahren macht das ein Geräusch, als ob jemand schreit.
- Als es geregnet hat, wurde ich von einem LKW nass gespritzt.

- Die LKW fahren nur 30, aber man darf 60 fahren und passt dann mit dem Auto nicht vorbei.
- Ich wurde einmal bei Nebel fast von der Straßenbahn überfahren.
- Da ist ein Junge gestorben.
- Ein Opa wurde am Kopf verletzt.
- Manchmal muss ich husten von den Abgasen.
- Die Straße sieht schief aus. Ich habe Angst, dass ein LKW umkippt.
- Auf dem Radweg stehen oft Autos. Da muss man auf die Straße ausweichen. Das ist schwierig und gefährlich.
- Es gibt so viel Dreck auf dem Boden, Kaugummis und so.
- Wegen den Autos muss man immer an der Ampel stehen.

Was sollte verändert werden in der Holländischen Straße?

- Der Gehweg sollte breiter gemacht werden, damit man von den Autos nicht nassgespritzt wird.
- Es soll hier auch eine Anzeige geben, wann die Straßenbahn oder der Bus kommt.
- Für die Straßenbahn muss es auch eine Ampel geben.
- Der Gehweg soll überall breit genug sein, dass man mit mehreren Leuten nebeneinander gehen kann. Zum Beispiel bei Ausflügen mit der Schule.
- Die Gehwege sollen schmaler gemacht werden, dann gibt es weniger Staus auf der Straße, und die Eltern passen mehr auf, dass die Kinder nicht auf die Straße gehen.
- Die Straßenbahn soll langsamer fahren und einen Warnton machen.
- Es fehlen Schilder: Achtung, Schulkinder!
- Ein Geländer zum Schutz für die Kinder am Gehweg.
- Die Straße soll breiter gemacht werden, damit wir mit unserem Auto besser an den LKWs vorbeifahren können.
- Die Radfahrer sollen auch Platz haben.
- Die Scheiben an den Haltestellen sollten geputzt werden.
- Das Gras zwischen den Gleisen sollte abgeschnitten werden. Damit da keine Vögel mehr sind und keine Babyvögel überfahren werden.
- Die Ampeln sollten sofort grün werden, wenn man drückt! So wie in der Bunsenstraße.
- Es soll nur noch eine Fahrspur sein auf der Holländischen Straße.
- Die Autos können nicht langsamer fahren! Die Leute aus Vellmar müssen zur Arbeit und wenn sie zu spät aufgestanden sind, kommen sie nicht mehr rechtzeitig an.
- Die Häuser sollten neue Farben bekommen.
- Der Straßenbelag sollte verbessert werden.
- Die Autos sollten ein bisschen langsamer fahren, vor allem die LKWs, damit es leiser ist. Vor allem nachts, da kann ich oft nicht schlafen.
- Da sollen keine Autos mehr fahren.
- Dass die Leute sich an die Verkehrsregeln halten.
- Es sollten keine Bäume mehr gepflanzt werden. Die gehen kaputt von den Abgasen.
- Die Autos sollen keinen Platz haben. Wir sollen Platz haben.

Zusammenfassung und Einschätzung der Nennungen

Allgemein

Durch das hohe Verkehrsaufkommen, das hohe Tempo (50 und das oft überschritten), die vielen LKW und teilweise rücksichtslose Fahrweise stellt die Holländische Straße eine besondere Belastung dar für die AnwohnerInnen und FußgängerInnen und RadfahrerInnen - das gilt besonders auch für Kinder und Jugendliche.

Gefahren

Das Queren der Holländischen Straße ist für Kinder trotz Ampeln problematisch und gefährlich. Die meisten der befragten Kinder unter 12 dürfen daher nicht ohne Erwachsene die Straße überqueren. Dadurch können z. B. die Kinder aus der Fichtner-Oestmann-Siedlung den Kiosk oder FreundInnen auf der anderen Straßenseite nicht alleine aufsuchen – oder sie tun es gegen den Willen der Eltern. Gefährlich ist es auch, weil die Grünphase erst längere Zeit nach dem Drücken kommt und es Kindern schwer fällt zu warten.

Außerdem ist alleine das Stehen und das Gehen am Straßenrand ein Risiko („eine falsche Bewegung, und du bist tot“). Die Autos fahren meist so dicht und schnell vorbei, dass es nicht möglich ist, in einem Notfall zu bremsen, ohne einen Auffahrunfall zu verursachen. Wenn Kinder beim Warten sich bewegen und sich schubsen und eines auf die Straße stolpert, hat es kaum eine Chance. Häufig fahren PKW und LKW auch über 50 km/h und es überholt ein LKW einen anderen, obwohl Geschwindigkeit und Enge das zu einem besonderen Risiko machen.

Beim Queren ist auch die Straßenbahn, die zusätzlich beachtet werden muss, eine Gefahrenquelle.

„Die Autos fahren auch öfter bei Rot über die Ampel!“

„Ein Zaun am Gehweg wäre gut“

Angst

Einigen Kindern macht die Enge auf der Fahrbahn Angst: *„die fahren so eng und schnell, ich habe Angst, die stoßen zusammen und machen einen Unfall und überfahren dabei auch mich.“*

Diese Situation ist besonders zugespitzt, wenn 2 LKW nebeneinander fahren.

„Ich habe vor allem Angst vor den LKW. Dass umkippt. Die Straße sieht so schief aus“

„Ich habe Angst, dass ein Auto an den Bordstein fährt“

„Ich habe Angst, dass mir etwas passiert. Oder meiner Familie.“

„Die Autos sollten am besten langsamer fahren!“

„Die Straße ist so eng und die Autos fahren so schnell. Ich habe Angst, dass zwei Autos zusammenstoßen und auf den Gehweg fahren und mir etwas passiert“

Ampeln

Viele Jugendliche und Erwachsene queren die Holländische Straße auch neben den Ampeln. Weil es schneller geht oder weil der Weg (dafür z. B. die Hegelsbergstraße zu kreuzen) lästig ist und auch nicht ungefährlich (Abbieger aus der HS).

Die Ampeln sind nicht optimal angebracht und sie schalten zu lange nach dem Drücken auf Grün. Wenn dann, wie es oft der Fall ist, vorher schon eine Lücke im Verkehr entsteht, ist es für die Meisten selbstverständlich, dann schon zu queren. In diesen Situationen gab es m. W. die letzten schweren Unfälle.

Die Anbringung der Ampeln ist nicht fußgängerfreundlich. Ein Kind, das z.B. in der Oestmannstraße 2 wohnt und in die Hegelsbergschule will, muss zunächst die Oestmannstraße überqueren und noch ein Stück weiter stadteinwärts zur Ampel. Dort drücken und warten. Dann die ersten beiden Spuren Holländischen Straße (Abkürzung im Folgenden durch: HS) queren und noch evtl. die Straßenbahn vorbeilassen. Auf der anderen Seite der HS wieder drücken, warten, gehen. Dann die Hegelsbergstraße hinunter und dort irgendwo queren, denn die Fußgängerampel über die Bunsenstraße ist auf der linken Seite. Ein Stück weiter muss es dann wieder die Straße queren (Zebrastreifen) um dann wieder auf die rechte Seite zum Weg zur Schule zu kommen. *„Die Ampel soll am besten sofort grün werden, wenn man drückt. So wie in der Bunsenstraße“*

Lärm

Der Lärm ist vor allem für die direkten AnwohnerInnen eine hohe Belastung. Er schränkt die Kommunikation der Kinder und anderen FußgängerInnen ein. Die schnell fahrenden LKW und natürlich die Panzer sind die größte Lärmquelle.

Von den Kindern wird der Lärm unterschiedlich empfunden, manche nehmen ihn nicht bewusst als Störung wahr, manche stark.

„Nachts stört mich der Lärm am meisten. Im Sommer bei offenem Fenster kann ich lange nicht einschlafen.“

„Die Autos sollten langsamer fahren, vor allem die LKWs, dann wäre es leiser“

Kommunikation und Lebensqualität

Kommunikation an der Straße und über die Straße hinweg ist schwer /unmöglich wegen des Lärms und weil man nicht mal schnell die Straße queren kann. Ein Aufenthalt, der länger als nötig ist, wird in der Regel vermieden.

„Ich spiele nie auf dem Gehweg an der Holländischen Straße“

Einige Kinder wünschen sich ein größeres Dach für die Haltestelle, am besten ein ringsum verkleidetes Häuschen. Und Sitzgelegenheiten am Straßenrand (Ecke Fichtnerstraße).

Straßenbahn

Natürlich ist vor allem nach dem Tod des Schülers Merd die Straßenbahn als Gefahrenquelle sehr präsent. Viele Kinder haben mehr Angst vor der Straßenbahn als vor den Autos auf der HS. Sie wünschen sich, dass die Ampelschaltung auch für die Tram gilt. Außerdem ist es wichtig, dass die Tram ausreichend langsam in die Haltestelle und auf die inoffiziellen Querungsstellen zufährt. Die Kinder wünschen sich außerdem eine Anzeige, wann die Straßenbahn kommt. Und es ist ihnen wichtig, dass die Straßenbahn, bevor sie losfährt, IMMER klingelt.

Und dass die Scheiben, die die Trennung zur Fahrbahn bilden, sauberer sind.

„Ich wurde einmal bei Nebel fast von der Straßenbahn überfahren“

„Die Straßenbahn soll langsamer fahren!“

Einschränkung Mobilität (FußgängerInnen, Radfahren)

Nicht nur durch das schwierige und gefährliche Queren der Holländischen Straße sind die Kinder in ihrer Mobilität eingeschränkt, sondern auch als FußgängerInnen an der HS entlang (Lärm, Gefahren) zum Beispiel auf dem täglichen Schulweg. Das Radfahren ist unmöglich auf der HS, das geht höchstens auf dem Gehweg, wo er breit genug ist. Fehlende Radverbindungen in die Innenstadt haben zur Folge, dass die Kinder nicht selbständig aus dem Quartier herauskommen. Viele Kinder wünschen sich Radwege entlang der HS. *„Die Fahrradfahrer sollen auch Platz haben!“*

Die Straßenbahn wird wenig genutzt (zu teuer), sichere und effektive Radverbindungen gibt es nicht. Zu Fuß sind Läden, Apotheken, Schulen gut erreichbar – aber alles nur innerhalb eines kleinen Umfeldes. Viele Kinder haben eine autozentrierte Sicht.

„Die Straße müsste breiter sein. Wir passen manchmal mit unserem Auto nicht an einem LKW vorbei. Und die fahren nur 30, dabei darf man da eigentlich 60 fahren“

Abgase

Die Familien, die direkt an der HS wohnen, aber auch die Kinder und Erwachsenen, die täglich die Gehwege entlang der HS nutzen, sind einem hohen Maß an Schadstoffen ausgesetzt.

„Manchmal muss ich husten von den Abgasen“

„Es riecht eklig.“

2. Befragung von Kindern beim Weltspieltag am 28. Mai 2013 in der Fichtnerstraße (Zusammenfassung der Ergebnisse)

Am 28. Mai 2013 fand anlässlich des Weltspieltages ein großes Spielfest in der Kasseler Nordstadt statt, an dem rund 500 Kinder haben wir in der Fichtnerstraße auf dem Weltspieltag 2013 „Bunte Straße statt Bundesstraße“ sechszwanzig Kinder nach ihrer Meinung zum Verkehr im Allgemeinen in der Nähe ihres Wohnortes und speziell zu ihrer Freizeitmobilität, ihrem Schulweg und phantastischen Verkehrs-Verbesserungsideen befragt. Sieben der Kinder kamen aus anderen Teilen Kassels, die anderen neunzehn wohnten in naher bis direkter Umgebung 4-Tore-Platz/Carl-Anton-Henschel-Schule. Die Kinder waren zwischen 6 und 12 Jahre alt, einundzwanzig Mädchen und fünf Jungen nahmen an der Befragung teil. Auffällig war, dass das Thema Verkehr für Mädchen eine größere Rolle spielte und das Interesse an der Befragung stärker war als bei den Jungen.

Folgende Fragestellungen wurden mit den Kindern besprochen, wobei die Antworten je nach Alter und Interesse unterschiedlich ausführlich ausgefallen sind:

- **Allgemein: Wie beurteilst du die Verkehrssituation in Kassel/der Umgebung deines Zuhauses/deinem Stadtteil?**
- **Schulweg: Auf welche Schule gehst du und wie kommst du dahin? Gibt es besondere Stellen auf dem Weg dorthin (Überwege, schnelle Autos,...)?**
- **Freizeit: Wie bist du meistens in deiner Freizeit unterwegs? Mit dem Rad, Roller, zu Fuß (und weshalb so und nicht anders)? Darfst du alleine Straßenbahn fahren?**
- **Stell dir vor, du wärst Verkehrsminister von Kassel und darfst alles bestimmen, was mit dem Verkehr zu tun hat! Was würdest du ändern? Was nicht?**

Nahe und direkte Umgebung 4-Tore-Platz / Carl-Anton-Henschel-Schule

Allgemein

Wie beurteilst du die Verkehrssituation in Kassel/der Umgebung deines Zuhauses/deinem Stadtteil?

Die meisten Kindern fühlen sich von Autos und Verkehr kaum gestört, manchmal fahren zu viele Autos oder zu schnell, generell fühlen sich die Kinder von den Autos aber nicht sehr behelligt oder bedroht. Einzig die Holländische Straße ist eine laute und gefährliche Straße und die Kinder, die sie nicht überqueren müssen um zur Schule zu gehen, haben auch wenig Interesse auf die andere Seite der Holländischen Straße zu gelangen. Sie spielen oft auf den Straßen um den 4-Tore-Platz herum und gehen schnell runter von der Straße, wenn Autos kommen. Diese kommen aber meist erst gegen späten Nachmittag/Abend. Die Bürgersteige reichen den Kindern nicht zum Fahren mit Spielgeräten oder Fangenspielen, weil diese zu schmal sind. Auf der anderen Seite der

Holländischen Straße (Quellhofstraße) spielen die Kinder nicht oder kaum auf den Straßen. Fahrende Autos stören insofern kaum, vereinzelt sagen Kinder es sei ihnen zu laut, besonders, wenn sie einschlafen sollen. Die meisten der befragten Kinder sind mit dem Verkehrslärm aufgewachsen und empfinden ihn offensichtlich als völlig „normal“.

Gefährliche Stellen sind für die Kinder besonders die Ampel an der Haltestelle Wienerstraße (durch die Straßenbahn und dadurch, dass manchmal Fußgänger und Autos gleichzeitig grün haben), die Ausfahrt beim Penny (da oft Autos dort rausfahren und nicht auf Fußgänger achten), die Ampel zwischen der Carl-Anton-Henschel-Schule und dem Penny (denn dort fahren Autos oft ohne darauf zu achten, dass sie selbst rot und die Fußgänger grün haben und manchmal ist die Ampel gar nicht an gestellt, dann ist es auch für Fußgänger gefährlich, die diese Ampel nutzen wollen) und bei der Bushaltestelle Struthbachweg, dort ist laut eines Kindes keine Ampel und kein Zebrastreifen, was besonders für alte Leute als gefährlich erachtet wird.

Einerseits ärgern sich Kinder, wenn es keine Ampeln gibt, weil sie dann nicht gut über die Straßen kommen, andererseits stören sie sich auch an den Ampeln, die es gibt, weil es ihnen oft zu lange dauert, bis diese grün für Fußgänger zeigen, oder nutzen diese auch nicht, weil sie ihnen zu weit weg sind und einen Umweg bedeuten würden. Außerdem bemängeln sie an Ampeln oft, dass die Schaltung nicht gut oder zu kurz (z.B. zwischen der Grebensteinerstraße und einem Kiosk) für Fußgänger gestellt ist oder Autos die Phasen ignorieren (besonders bei der Ampel zwischen der Carl-Anton-Henschel-Schule und dem Penny).

Parkende Autos stören zwar manchmal bei Ball- und Versteckspielen oder „nehmen den Anwohnern die Parkplätze weg“, scheinen aber für die Kinder kein größeres Problem darzustellen. Auffallend ist, dass manchmal Formulierungen fallen, die man eher bei erwachsenen Autofahrern erwarten würde, etwa, parkende Autos würden stören, wenn sie andere Autos beim Herausfahren behindern würden. Viele der befragten Kinder schienen die Situation aus der Perspektive von Auto fahrenden Erwachsenen (ihren Eltern) zu beurteilen statt aus ihrer kindlichen Perspektive heraus.

Schulweg

Auf welche Schule gehst du und wie kommst du dahin? Gibt es besondere Stellen auf dem Weg dorthin (Überwege, schnelle Autos,...)?

Die meisten Kinder laufen alleine oder mit Freunden oder Geschwistern zur Carl-Anton-Henschel-Schule, selten werden sie mit dem Auto gebracht, meist nur, wenn die Eltern die Geschwister zu anderen Schulen/Institutionen bringen müssen. Kinder, die über die Holländische Straße gehen müssen, um zur Schule zu kommen, werden von ihren Eltern zu Fuß oder mit dem Auto gebracht, weil es viele Ampeln und eben die Holländische Straße zu überqueren gibt. Der Schulweg wird als „leicht“ empfunden, weil er für fast alle Kinder, die von uns befragt wurden, sehr kurz und nicht schwer zu merken ist. Ein Junge muss an der Holländischen Straße zur Schule gehen und ärgert sich über die LKWs, denn wenn es regnet fahren diese durch die Pfützen und er wird von oben bis unten nass.

Freizeit

Wie bist du meistens in deiner Freizeit unterwegs? Mit dem Rad, Roller, zu Fuß (und weshalb so und nicht anders)? Darfst du alleine Straßenbahn fahren?

Manchmal sind die Straßen für Kinder besonders mit Inlinern, Skateboard oder Roller schwierig zu befahren, weil sie einen schlechten Belag haben oder mit Steinen gepflastert sind (z.B. die Brücke zum Edeka oder die Straßen Richtung Hermania), generell werden die Straßen in der Umgebung Struthbachweg/Josef-Fischer-Straße aber sehr gelobt, da sie glatt sind und sich gut zum Befahren mit Fahrgeräten eignen. Gerade jenseits der Holländischen Straße scheint sich Inliner fahren großer Beliebtheit zu erfreuen. Obwohl ein großer Teil der Kinder trotzdem viel und gerne besonders mit dem Roller oder dem Fahrrad unterwegs ist, weil es schnell, sportlich, spaßig ist, solidarisieren sie sich oft mit anderen Kindern und gehen zu Fuß raus, weil nicht jede/r einen Roller oder ein Fahrrad hat. Außerdem müsse man sich dann nicht um so vieles kümmern, auch nichts zwischendurch wegbringen und im Verkehr nicht so viel aufpassen. Straßenbahn dürfen Kinder kaum alleine fahren, doch wenn sie alleine oder mit anderen fahren, stören sehr volle Bahnen die Kinder. In den Straßenbahnen machen betrunkene oder mit offenem Bier und lauter Musik ausgestattete Mitfahrer den Kindern Angst. Die Kinder empfinden generell die Anwesenheit von Betrunkenen als unangenehm, besonders wenn diese sich in Parks oder auf Spielplätzen aufhalten.

Verkehrsminister

Stell dir vor, du wärst Verkehrsminister von Kassel und darfst alles bestimmen, was mit dem Verkehr zu tun hat! Was würdest du ändern? Was nicht?

Die versammelten Verkehrsminister_innen rund um den 4-Tore-Platz verkünden:

- ★ Weniger Ampeln, damit man nicht mehr so viel warten muss!
- ★ Mehr Ampeln, die aber schneller für Fußgänger schalten!
- ★ Die Ampelschaltung an der Wienerstraße darf nicht mehr gleichzeitig grün für Autos und Fußgänger zeigen!
- ★ Ein Zebrastreifen oder eine Ampel an der Haltestelle Struthbachweg!
- ★ Keiner darf mehr über Rot fahren oder gehen!
- ★ Mehr Spielstraßen, mehr Langsam-Schilder
- ★ Schilder dürfen nicht mehr auf den Boden geschmissen werden!
- ★ Ausgebesserte, glattere Straßen und Bürgersteige!
- ★ Riesige Bürgersteige! 7 bis 8 Meter breit!
- ★ Einen kleinen betonierten Platz nur für Kinder (klein wie ein Fußballplatz!)
- ★ Mehr Spielplätze!
- ★ Rampen für Fahrräder bauen! Billigere Fahrräder! Fahrräder umsonst für Kinder!
- ★ Weniger Parkplätze, der Platz wird für andere Dinge genutzt!
- ★ Keine Obdachlosen mehr
- ★ Betrunkene müssen erst aufhören zu trinken, ehe sie wieder Straßenbahn fahren
- ★ Alle werden von einer Limousine bedient
- ★ Den Herkules weiterbauen

Vorstellung der Ergebnisse der Befragung von Kindern aus fünf weiteren Stadtteilen

Rothenditmold: Das siebenjährige Mädchen und der neunjährige Junge aus der Kirchhainer- bzw. Heckershäuserstraße bedauern, dass es aufgrund des Verkehrs keinen Platz zum gefahrlosen (Fuß-)Ballspielen gibt. Der Junge ärgert sich, dass es auch in der Nähe keinen Platz gibt, den man dafür aufsuchen könne. Während sie morgens von ihrer Mutter zu Fuß in die Valentin-Traud-Schule gebracht wird (die Mutter merkt an, dass es viele Kinder gibt, die einen Umweg an einer Straße dem direkteren Weg durch einen Park - vermutlich an der Marburger Straße - vorziehen, weil sich im Park Betrunkene aufhalten würden und die Kinder diese meiden), wird der Junge im Auto von seiner Mutter zur Carl-Anton-Henschel-Schule gebracht. In der Freizeit fährt das Mädchen noch sehr behütet von den Eltern vor dem Haus mit Roller, Rad oder Dreirad herum, das macht ihr Spaß und ist schnell, jedoch gibt es viele Löcher und Steinchen auf der Straße. Der zwei Jahre ältere Junge geht viel zu Fuß raus, weil er mit dem Rad zu sehr auf den Verkehr aufpassen muss, er geht oft in den Park. Um dorthin zu kommen, muss er über eine Straße, an der es keine (oder für ihn nicht nahe genug gelegene) Ampel gibt. Was ihm aber wenig ausmacht, das er als Verkehrsminister viele Ampeln abschaffen würde, weil man da immer so lange warten müsse. Damit dennoch die Überquerung der Straßen mit wenig Gefahr verbunden wäre, würde es auch weniger Autos geben.

Innenstadt: Die beiden zehnjährigen Mädchen aus der Schillerstraße und der Unteren Königsstraße beklagen, dass es zu viel Verkehr in der Innenstadt gibt, es sei zu laut, zu voll, es gebe zu viele Unfälle. Auf dem Spielplatz neben der Postfiliale Untere Königsstraße halten sich oft Betrunkene auf, das ist den Kindern unangenehm. Generell gebe es zu viele Betrunkene (die Kindern auch folgen würden) und anders seltsame Menschen in ihrem Wohnumfeld, eines der Mädchen äußert, es sei froh, dass die Polizei immer mit einem Wagen vor der Schule steht. Sie besuchen beide die Schule am Wall und gehen zu Fuß morgens allein dorthin, ein Mädchen wird manchmal morgens auch mit dem Auto gebracht. Sie bewegen sich in ihrer Freizeit mit dem Rad oder Inlinern fort, weil es sportlich sei und Spaß mache, nur die Überquerung der großen Kreuzung Untere Königsstraße/Kurt-Wolters-Straße sei mit dem Rad schwierig, aufgrund der durch die Straßenbahn unterbrochenen Ampelführung. Als Verkehrsminister würden sie für weniger Betrunkene sorgen, vielleicht sogar ein Gefängnis neben dem Rathaus für Betrunkene errichten (damit diese „weg“ seien) und mehr Spielstraßen bauen – sie kandidiert für gar keine Autos mehr!

Wesertor: Das neunjährige Mädchen aus der Hartwigstraße ärgert sich über zu viele Autos und dass es darum oft zu laut sei, unter anderem wegen einer Baustelle in ihrer Nähe. Sie spielt auf einem Spielplatz in ihrer Nähe und spielt aber sonst nicht draußen, Inliner fährt sie nur in einer Gartenanlage. Sie fährt direkt von zu Hause mit dem Bus zur Schule. In ihrer Freizeit ist sie meist zu Fuß alleine, ab der dritten Klasse erlauben ihre Eltern ihr auch alleine mit der Straßenbahn zu fahren. Als Verkehrsminister würde sie sich dafür einsetzen, dass die Autos und die Baustellen nicht so laut seien.

Unterneustadt: Der neunjährige Junge aus der Blücherstraße bemängelt die Kreuzung am Unterneustädter Kirchplatz, welche nicht ganz ungefährlich für Kinder sei, da die Ampelschaltung der zwei Fußüberwege nicht gut aufeinander eingestellt sei, zusätzlich gibt es dort an der Stelle einen Straßenbahnüberweg und eine Spur, auf der Autos zwar offiziell nicht abbiegen dürfen, es

aber dennoch oft tun. Am neugebauten Altenheim sei an der Ecke Bettenhäuser Straße/ Maulbeerplantage/Kaufunger Straße die Überquerung schwierig, weil die Straßen unübersichtlich bzw. schwer einzusehen wären. Er geht morgens zu Fuß in die Unterneustädter Grundschule und bis auf die eben genannten schwierigen Stellen sieht er keine Verkehrsprobleme für sich, durch viele Sackgassen fahren sonst eher wenig Autos durch das Viertel. In seiner Freizeit fährt er manchmal mit dem Roller, ist aber meist zu Fuß unterwegs, da es viele Kinder gebe, die auch keinen Roller oder Rad haben. Das Rad benutzt er, wenn er mit seinen Eltern zur Buga oder zum Wichtelbrunnenbad fährt. Als Verkehrsminister würde er den Unterneustädter Kirchplatz mit Zebrastreifen für Fußgänger besser machen und bei den Straßenbahnen bessere Übergänge oder Ampeln bauen.

Wehlheiden: Der zwölfjährige Junge, der in der Nähe des Auestadions wohnt, sagt, es gebe dort zu viele und zu schnelle Autos. Er selbst fährt mit dem Bus zur Astrid-Lindgren-Schule, ihn stört, wenn dieser zu voll oder zu spät ist. Er geht viel zu Fuß, oft zum Park Schönfeld und würde gerne mehr Rad fahren, was er aber aufgrund der Autos und großen Straßen zu schwierig findet. Mit ihm als Verkehrsminister könnte sich Kassel darum über fliegende Autos freuen – als Erleichterung für Fußgänger und Fahrradfahrer.



LKW Verkehr in Nord-Holland

3. Fazit zur Verkehrssituation Holländischen Straße

Die Verkehrssituation auf der Holländische Straße ist für Kinder äußerst bedenklich. Kinder, die direkt an dieser Straße wohnen und aufwachsen müssen, sind **extrem stark belastet** durch Lärm, Abgase, fehlende Grünstreifen und -flächen. Freiräume im Straßenraum zum Spielen fehlen völlig, selbst der Aufenthalt auf den (häufig viel zu schmalen) Gehwegen, um sich beispielsweise zu treffen und zu unterhalten, ist nicht möglich. Auch für Kinder, die nicht direkt an der Straße wohnen, aber diese täglich als Fußgänger benutzen müssen, um zur Schule zu kommen oder in ihrer Freizeit aus ihrem Wohnquartier heraus zu gelangen, ist die Verkehrssituation eine tägliche Belastung.

Die Holländische Straße ist für Kinder ein Angstraum. Der Verkehr stellt eine regelrechte Bedrohung dar. Viele Kinder haben Angst überfahren zu werden; Eltern lassen ihre Kinder kaum alleine (zur Schule oder zu Freizeitangeboten) gehen. Die Art der Bebauung bezüglich Gestaltung von Hausfassaden und Eingängen und an vielen Stellen auch der Nutzung (Gewerbeflächen mit völlig verschlossenen Schaufenstern wie Videotheken, Sexshops und Spielsalons und dem entsprechenden Publikumsverkehr) wirken ebenfalls angsteinflößend.

Die Wohn- und Lebenssituation im Bereich der Holländische Straße stellt für Kinder eine Umweltbedingung dar, die aus pädagogischer Sicht als gesundheits- und entwicklungsgefährdend bezeichnet werden kann. Hier besteht, auch aus gesetzlicher Sicht¹ dringend Handlungsbedarf.

Einige konkrete Kritik- und Gefahrenpunkte in der Verkehrsführung werden in den Aufstellungen zur Befragung der Kinder benannt. Ziel sollte aus unserer Sicht sein, diese Aspekte zu überprüfen und gegebenenfalls fachlich geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um konkrete Gefährdungen zu entschärfen. Grundlegende Verbesserungen der Situation im Wohn- und Lebensumfeld Holländische Straße für Kinder, Jugendliche und ihre Familien müssen unseren Erachtens nach zeitnah Auftrag und Aufgabe von Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung in Kassel sein.

Zu den Bildern des Foto-Projektes (siehe folgende Seiten) lassen sich im Wesentlichen drei Statements formulieren:

1. Keine Verkleinerung der Bürgersteige (Abstand zu den Autos und LKWs für die Kinder)
2. Einrichtung von Radwegen UND Trennung der Radwege und Fußwege!
3. Bei Ampeln für Rechtsabbieger: Trennung von der Grünphase für Fußgänger.

¹ Sogenannte ökologische Kinderrechte, die deutlich machen, dass Kinder und Jugendliche das Recht haben in einer natürlichen Umwelt aufzuwachsen und ein gesundes Leben zu führen und dementsprechend in der UN Kinderrechtskonvention festgelegt sind, sind hier nicht gewährleistet. Im Grundgesetz Art. 20 a ist der „Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen in Verantwortung für die zukünftigen Generationen“ verankert, das Kinder- und Jugendhilfegesetz legt fest, dass für junge Menschen und ihre Familien positive Lebensbedingungen sowie eine kinder- und familienfreundliche Umwelt geschaffen und erhalten werden soll. (§1, Art.3, Nr. 4)

4. Foto-Projekt des Kasseler Familienberatungszentrums

Im Rahmen eines Fotoprojektes haben Kinder im Grundschulalter Streifzüge durch die Kasseler Nordstadt gemacht und die Verkehrssituation aus Kindersicht fotografiert. Da es sich um ein außerschulisches Angebot handelte, sind die folgenden Fotos nachmittags und werktags entstanden. Im Anschluss daran gibt es noch Fotos der pädagogischen Fachkraft, die sie vormittags während der Schulzeiten aufgenommen hat. Die Ergebnisse des Foto-Projekts wurden u.a. im Rahmen des Weltspieltages in Form einer Ausstellung gezeigt.





















Die folgenden Fotos wurden von der pädagogischen Fachkraft (Angela Kolberg, Kasseler Familienberatungszentrum) aufgenommen, während alle vorherigen Fotos von Kindern im Alter von 6 bis 12 Jahren gemacht wurden.











Die Höllendische Straße Kinderbeteiligung beim Verkehrsausschuss am 8. Mai 2014

Die Ideenwerkstatt Fichtnerstraße ist eine Einrichtung der Kinder- und Jugendförderung der Stadt Kassel. Sie liegt in einer Parallelstraße der Holländischen Straße. Zum Weltspieltag im Mai 2013 in der Fichtnerstraße wurden Kinder und Jugendliche zur Verkehrssituation auf der Holländischen Straße befragt. Ihre Kritik und ihre Vorschläge stellten die Kinder im November 2013 beim Kinder- und Jugendforum vor. Als politische Patin / Pate für das Beteiligungsprojekt meldeten sich Frau Janz und Herr Schleissinger. Sie schlugen unter anderem vor, dass die Kinder ihre Ideen auch im Verkehrsausschuss vorstellen.

Veränderungswünsche für die Holländische Straße von Kindern aus der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße (aktualisiert im Mai 2014)

Die neuen Haltestellen / Verkehrsinseln sind sehr schmal. Man steht auf einem Streifen zwischen (häufig und schnell fahrenden) Trams und RTs einerseits und dem dicht und schnell fließenden Autoverkehr auf der anderen Seite. Vor allem mit kleinen Kindern oder wenn mehrere Leute da stehen, ist es gefährlich.

Die Straßenbahnen sollen langsamer fahren, vor allem bei der Einfahrt in die Haltestellen!!

Es dauert ca. 2 Minuten, die Holländische Straße an den Ampeln zu queren.

Fußgänger-Ampeln sollen beim Drücken schneller auf Grün schalten!

Oder es gibt Fußgängerampel ohne Drücken!

Fahrradwege an der Holländischen Straße.

Kein Grün für Rechtsabbieger an der Wiener Straße!!!

Die Autos sollen langsamer fahren: weniger Gefahren, weniger Lärm, weniger Gestank. Geschwindigkeitsbegrenzung und Geschwindigkeitskontrollen. Oder wie in Göttingen mit Tempoanzeige für fließenden Verkehr.

Vor allem LKWs sollen langsamer fahren und nur auf einer Spur.

Autos sollen bei Rot halten (Kontrollen).

Breite Gehwege, damit man nebeneinander gehen kann.

Weitere Gitter an den Haltestellen / Verkehrsinseln zum Schutz der Fußgänger / Kinder.

Mehr Bäume, Blumen und Bänke.

Verkehrsentwicklungsplan

Kassel 2030

› Gestalten ›› Bewegen ››› Leben

**Sachstandsbericht zur Maßnahmenbewertung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und
Verkehr, 08.05.2014**

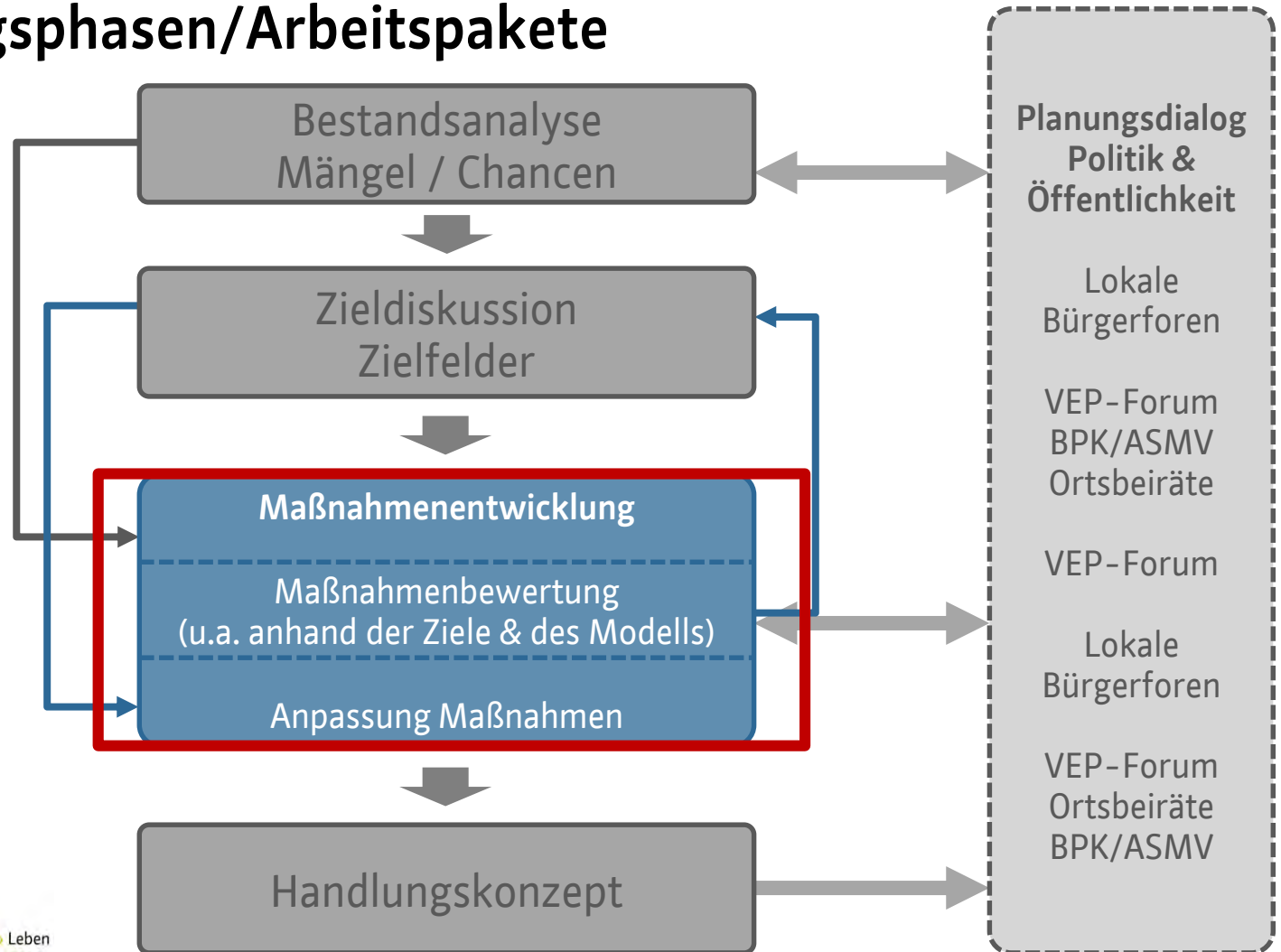
Jens Rümenapp, GGR

Sachstandsbericht zur Wirkungsanalyse & Bewertung von Maßnahmen

- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern



Bearbeitungsphasen/Arbeitspakete



Zielfelder des VEP Stadt Kassel:

1. Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit

2. Erhöhung der Verkehrs- sowie der sozialen Sicherheit in der Verkehrsmittelnutzung

3. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

4. Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs

5. Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt

6. Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität

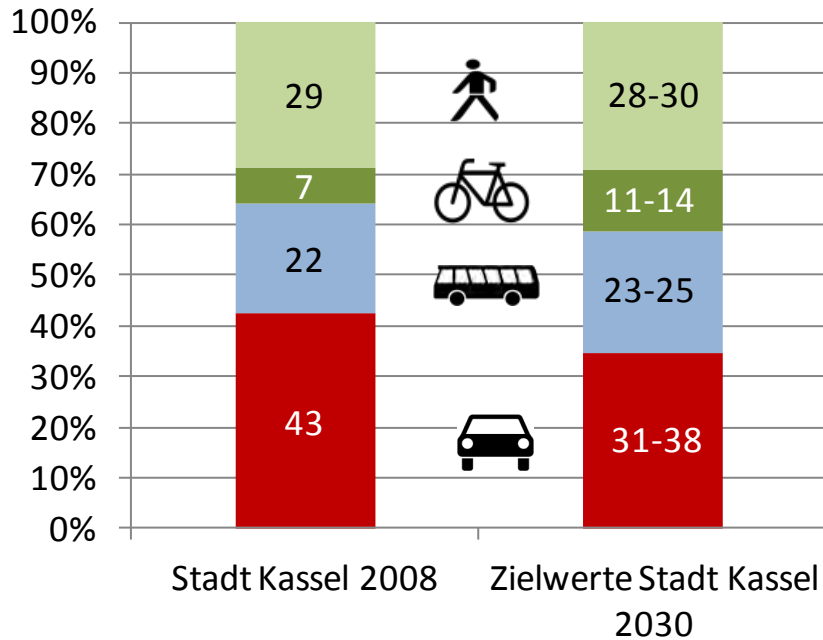
7. Attraktivierung des Umweltverbunds

8. Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme

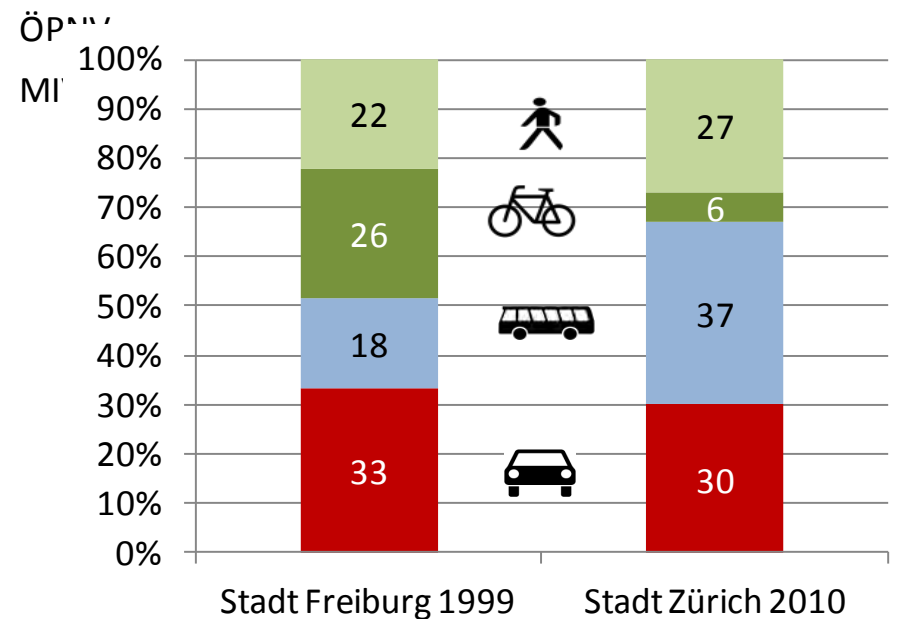
9. Erhalt & Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur

Stadtverordnetenbeschluss vom 9.12.2013

Modal split-Werte VEP Stadt Kassel:



Ziele des VEP 2030 werden schon heute von anderen Städten erreicht



VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)



Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



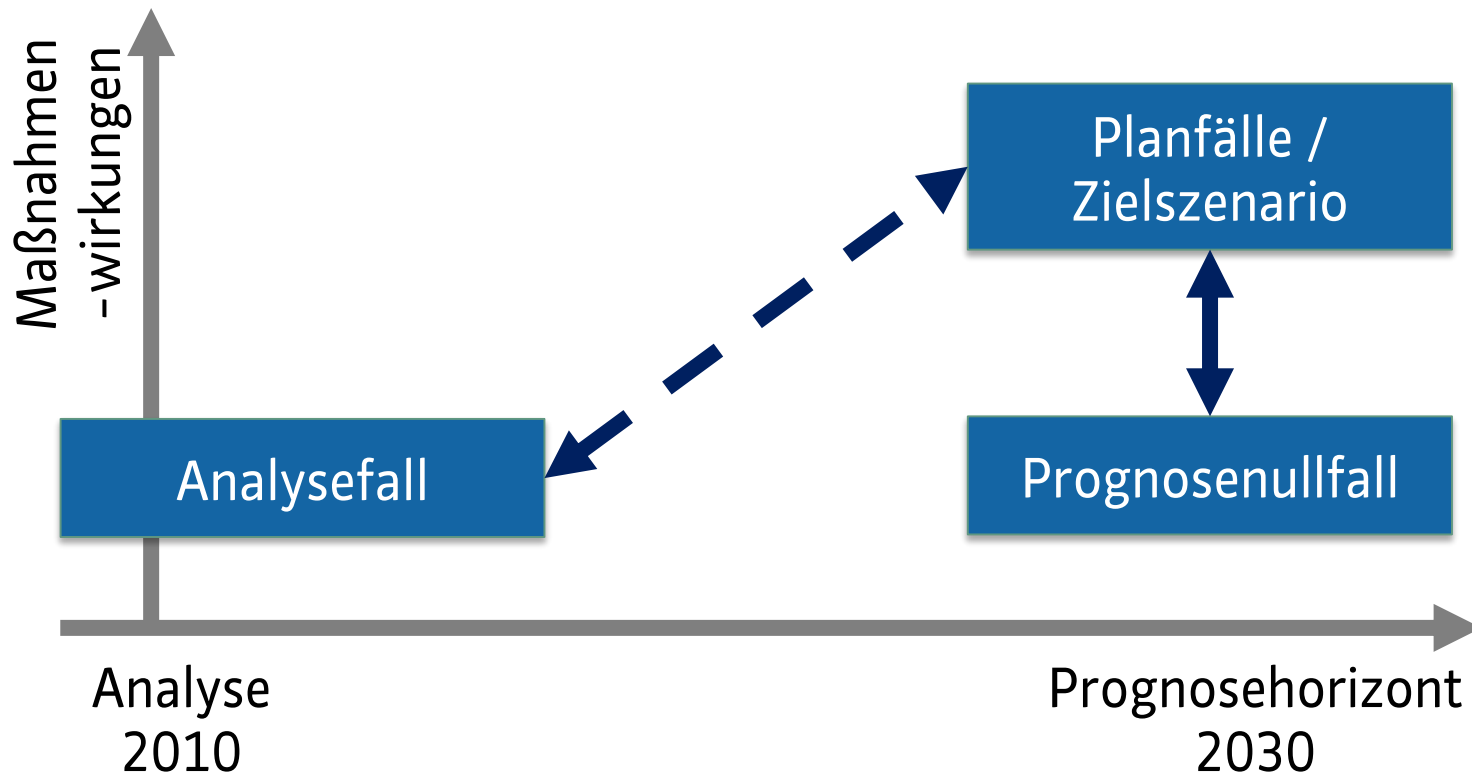
Mensch und Mobilitätskultur



Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

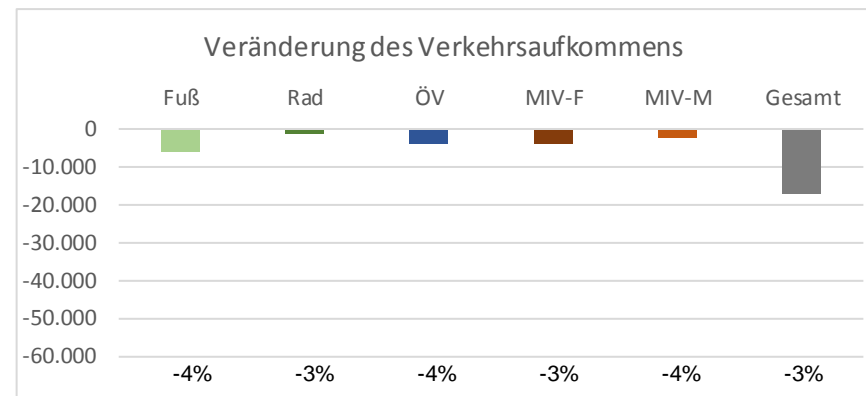
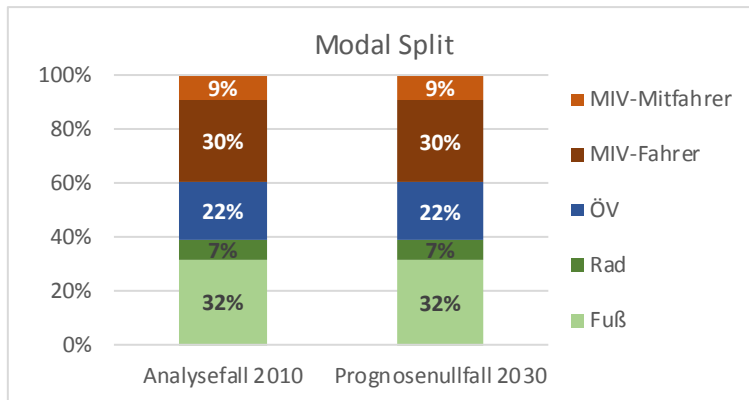
- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel (Modell)
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern

Bezugsfälle für die Wirkungsanalyse

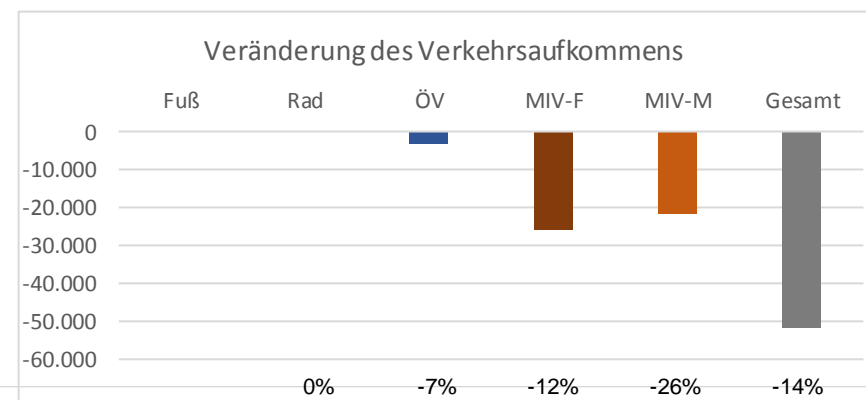
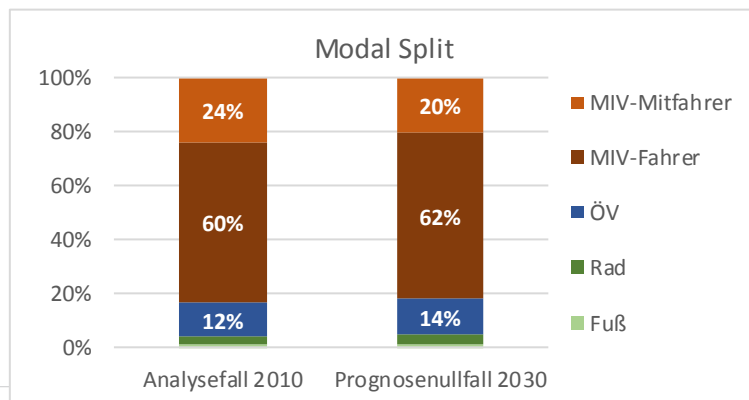


Prognosenullfall 2030: Stagnation bzw. leichte Rückgänge im regionalen Personenverkehr

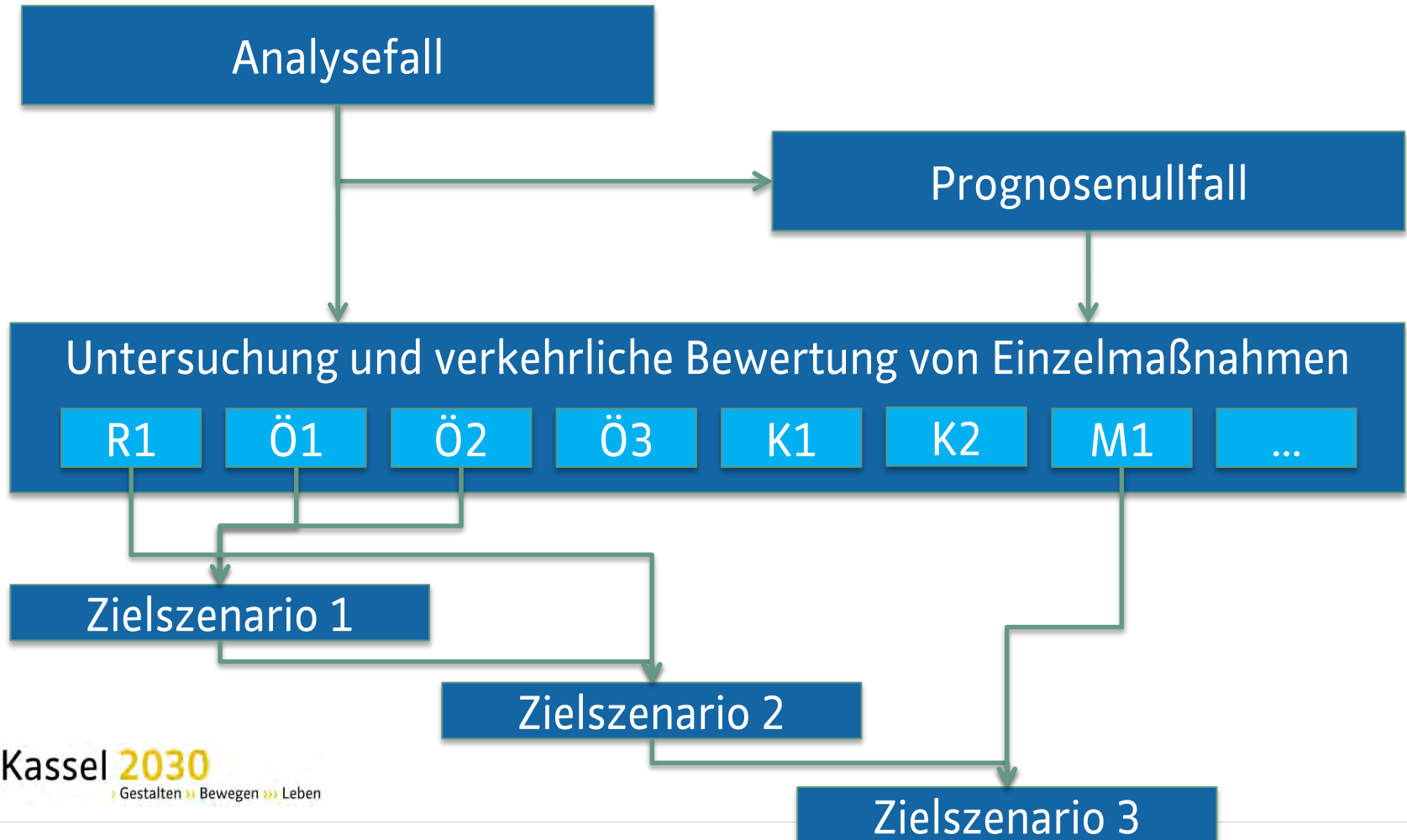
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Der Weg zum Zielszenario mit dem Verkehrsmodell



Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

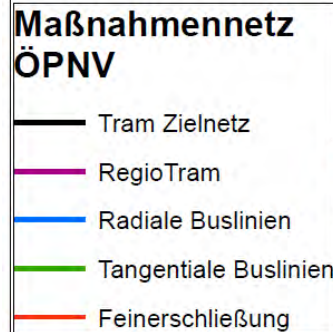


- Erweiterung & Weiterentwicklung des Tramnetzes
- Weiterentwicklung des Busnetzes

dabei

- Berechnung jeweils eines Szenarios pro Maßnahme
- Orientierung am bisherigen Niveau der Servicekilometer, d.h. Busleistungen werden bei Tramerweiterungen eingespart usw.
- Wirkungen können durch Feinabstimmungen positiver ausfallen
- Keine Detailabstimmung der Umläufe und betrieblichen Besonderheiten, sondern lediglich im Plangebiet abgestimmte Anschlüsse und einen Taktfahrplan

Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes



Kriterien:

- 4 Netzebenen
- Mehr Transparenz
- Einheitliches Taktschema
- Flächenhafte Bedienung
- Lückenschlüsse
- Vermeidung Parallelverkehr

Ergebnisse Nachfragewirkung der Busveränderungen

Auf Stadtgebiet	Servicekilometer Bus	Servicekilometer Tram ohne RT	Nachfragewirkung
Nullfall mit 16	18.100	13.900 (=)	
Szenario +4%	18.800 (+4%)	13.900 (=)	ca. +3.500
Szenario +12%	20.200 (+12%)	13.900 (=)	ca. +5.000
Szenario +17%	21.200 (+17%)	13.900 (=)	ca. +6.000
Mobil 4 Kassel	<i>noch zu ermitteln</i>		

- Bereits bei geringer Leistungsausweitung sehr positiver Nachfrageeffekt
- Konzept als erster Aufschlag weiter optimierbar

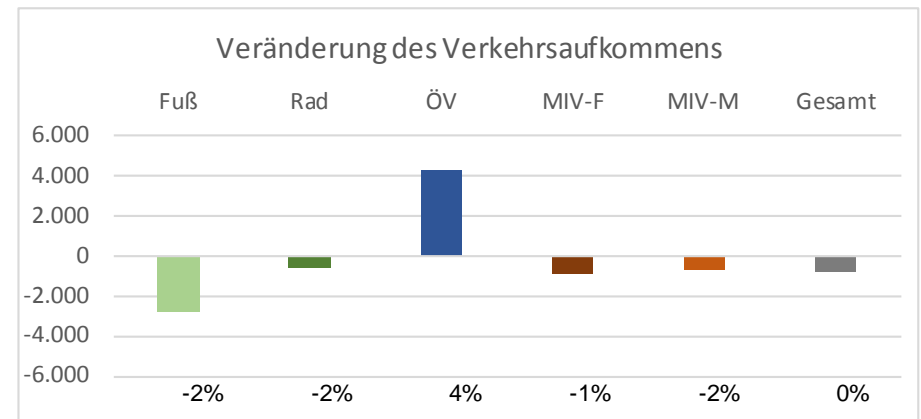
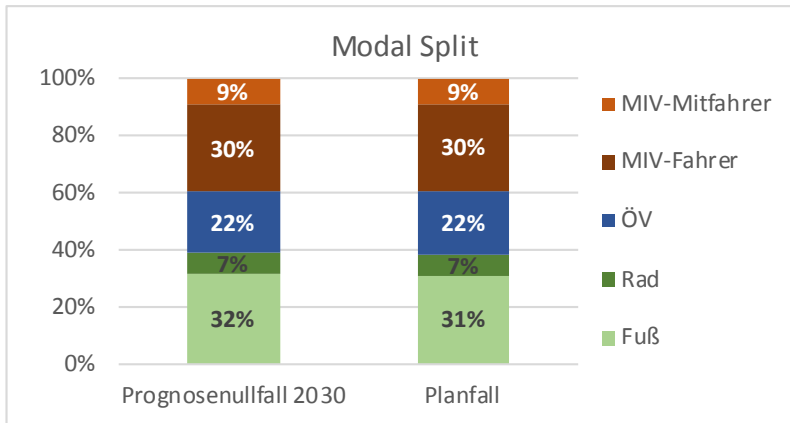
Bewertung von Maßnahmen im ÖV-Netz

Maßnahme	Nachfrageeffekt	Infrastruktur-aufwand	Zusätzlicher Betriebs-aufwand	Komplexität / Einfluss Restnetz	Ziel-szenario
Verlängerung der RegioTram nach Waldau	hoch	hoch	gering	hoch	✓
Tram Innenstadt - Harleshausen über Holländischer Platz / Wolfhager Straße	hoch	hoch	gering	hoch	✓
Tramverlängerung Ihringshäuser Straße bis Ihringshausen Bhf.	hoch	mittel	gering	gering	✓
Verschwenkung Tram 3 über Kurt-Wolters-Straße	gering	mittel	gering	gering	✗
Verschwenkung Tram 7 über Campus / Klinikum	negativ	mittel	gering	gering	✗
Tramverlängerung nach Sandershausen	mittel	hoch	gering	gering	○
Tramverlängerung Lohfelden	mittel	hoch	gering	hoch	○
Maßnahmennetz Bus 4%	sehr hoch	gering	gering	hoch	✓
Maßnahmennetz Bus 12%	sehr sehr hoch	gering	hoch	hoch	✓
Maßnahmennetz Bus 17%	sehr sehr hoch	gering	sehr hoch	hoch	✗

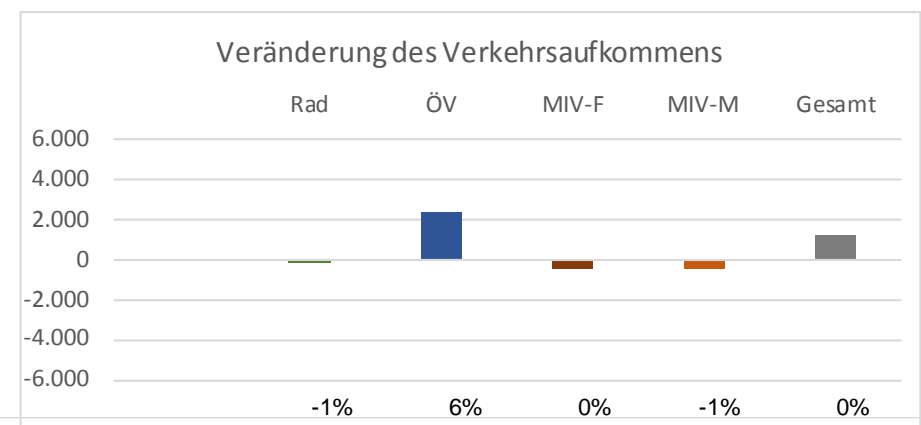
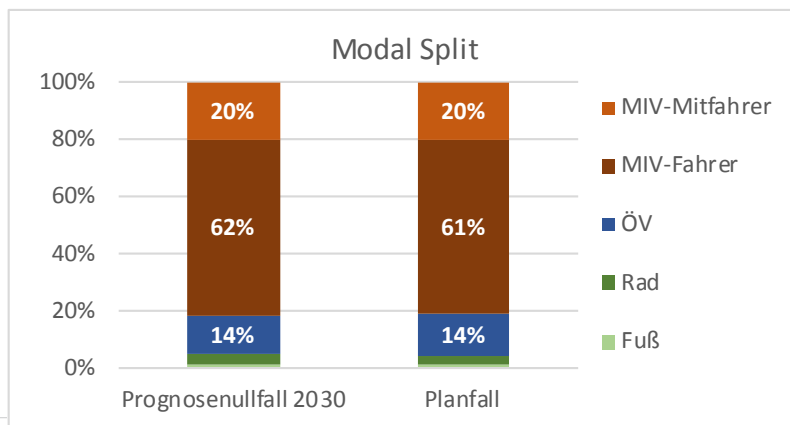
Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

+ 7.000 ÖV-Nutzer am Tag

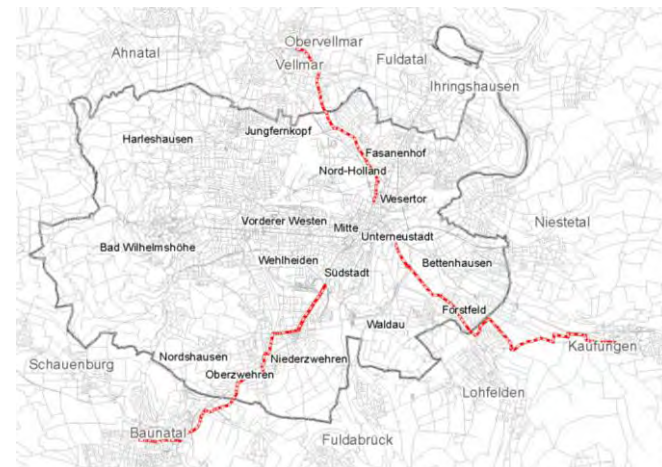
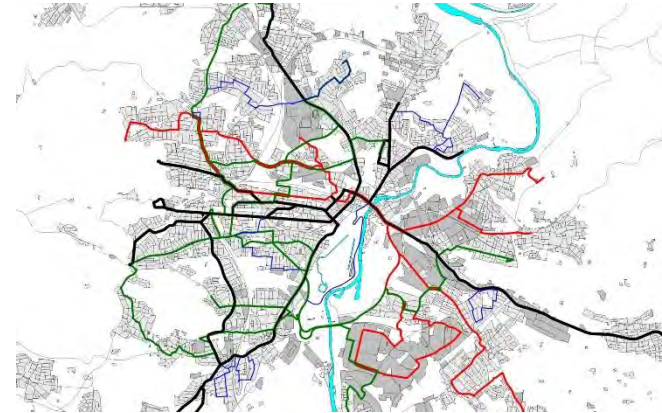
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



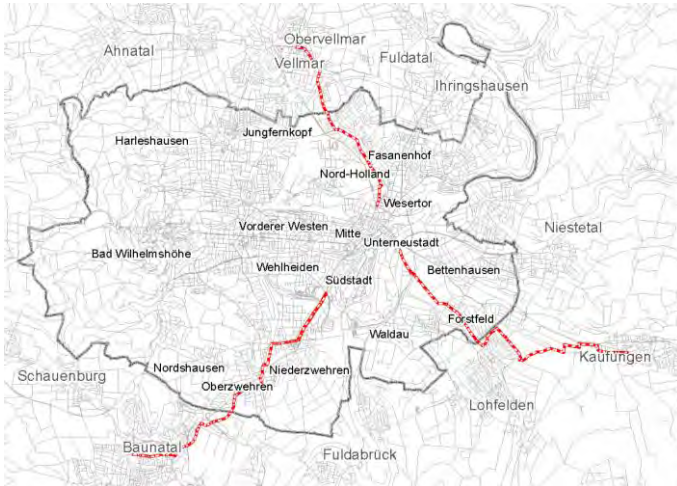
Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

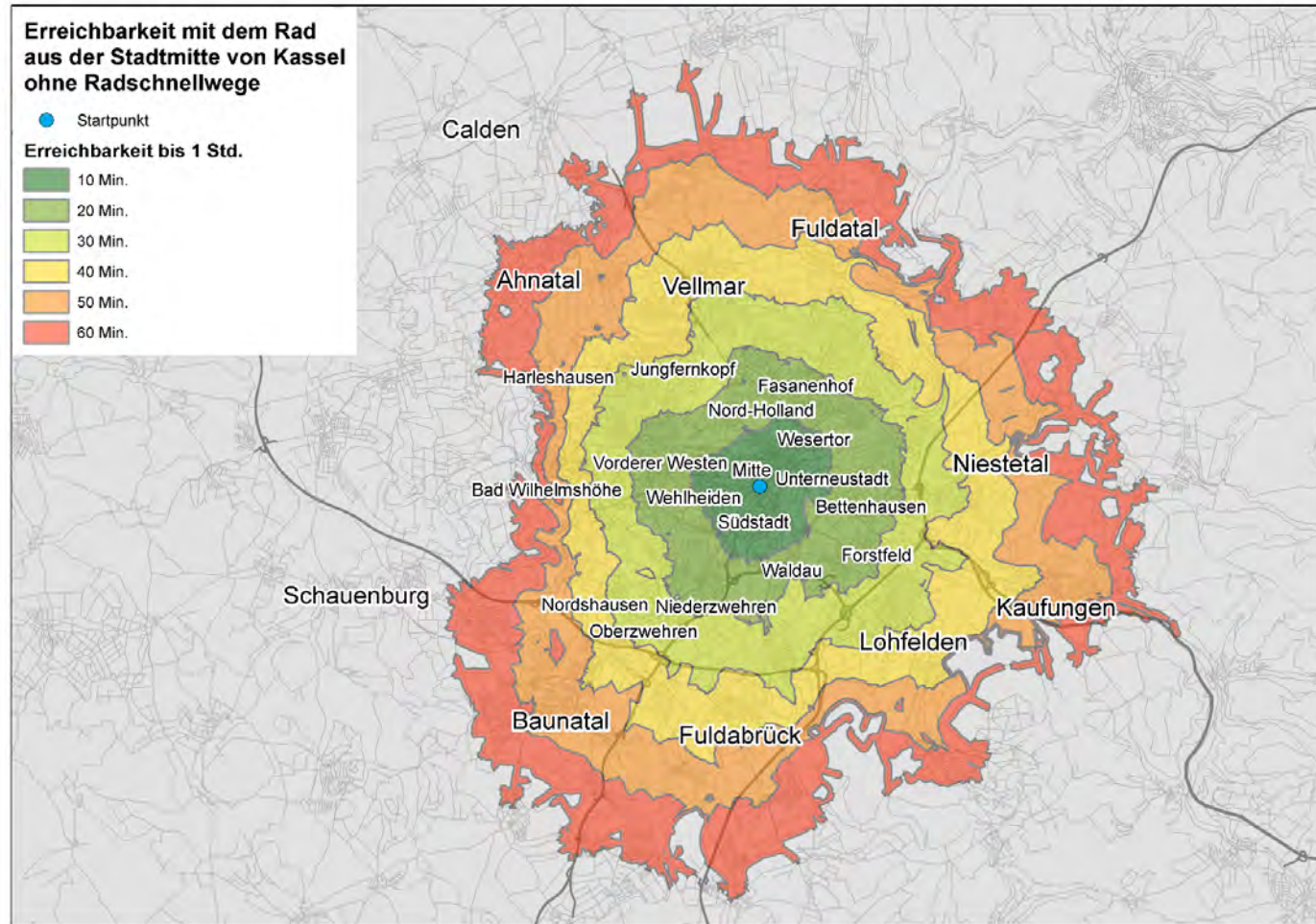


Verbesserung im Radverkehr

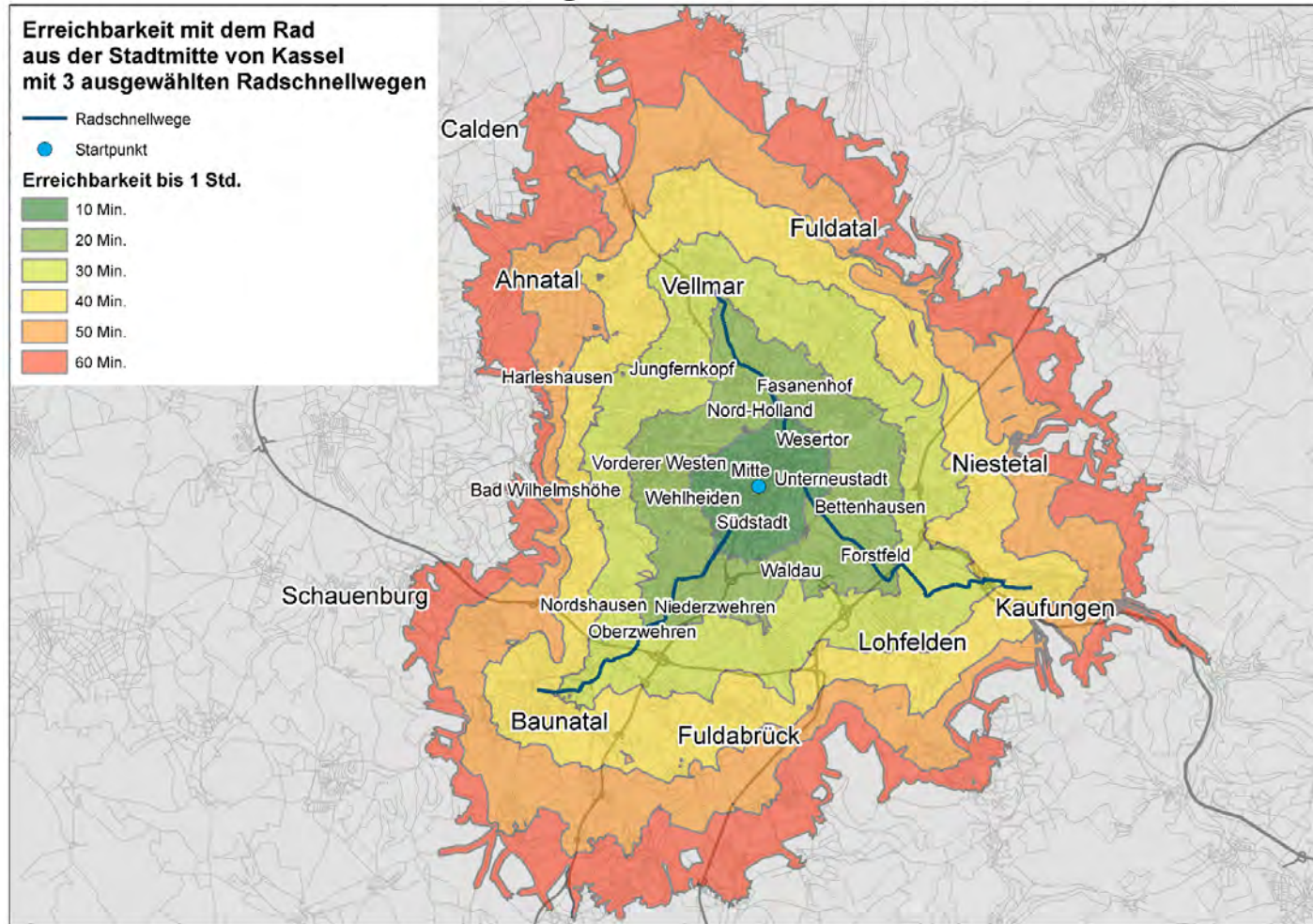


- 3 Radpremiumrouten nach Baunatal, Vellmar & Kaufungen
➔ Anstieg der ø Geschwindigkeit von 15 km/h auf 25 km/h
- Verstärkte Nutzung von E-Bikes / Pedelecs
➔ Höhere Fahrtgeschwindigkeiten insbesondere an Steigungen

Erreichbarkeiten Status quo



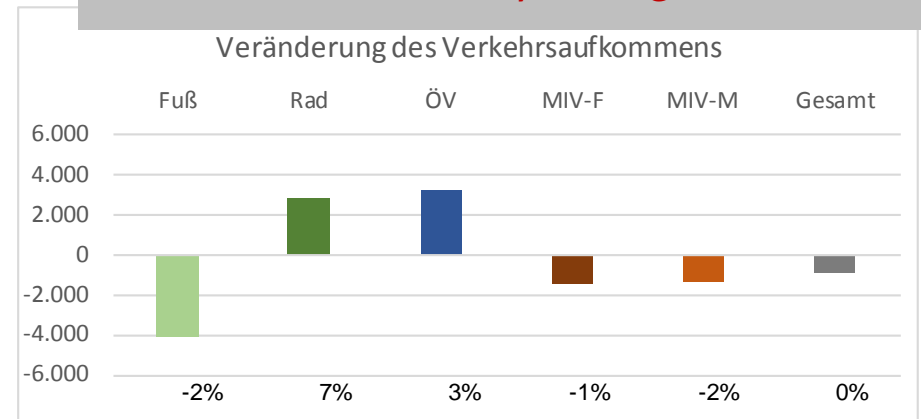
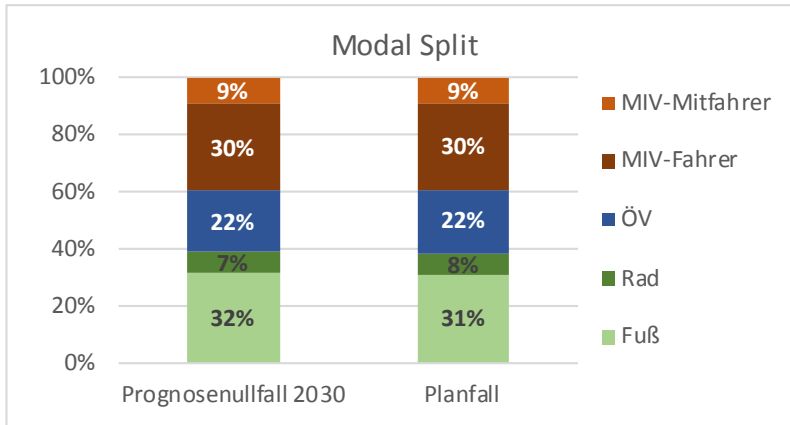
Erreichbarkeiten mit 3 Radschnellwegen



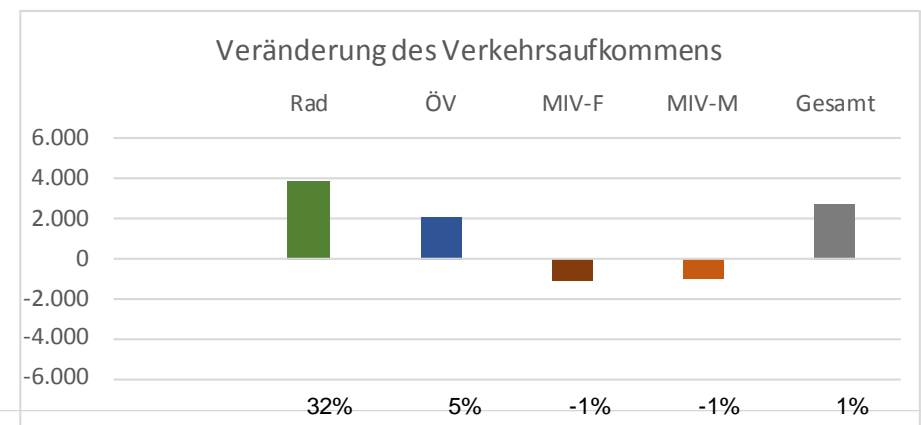
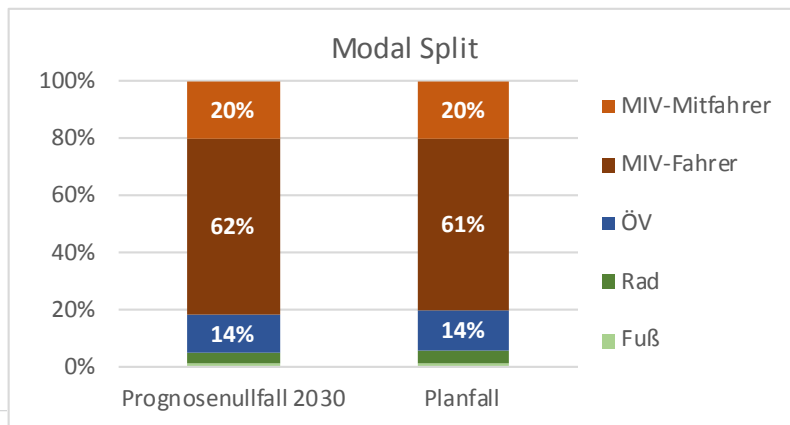
Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

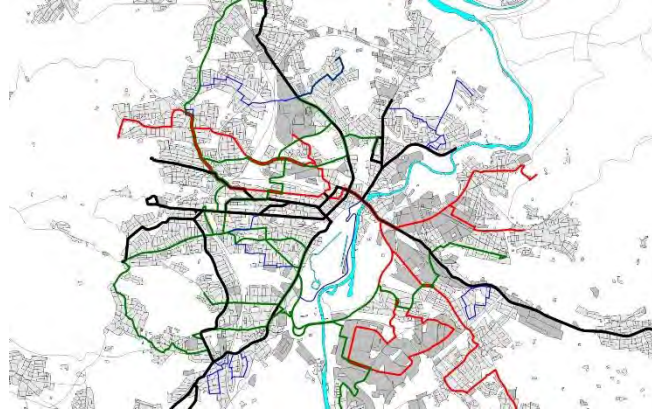
+ 7.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



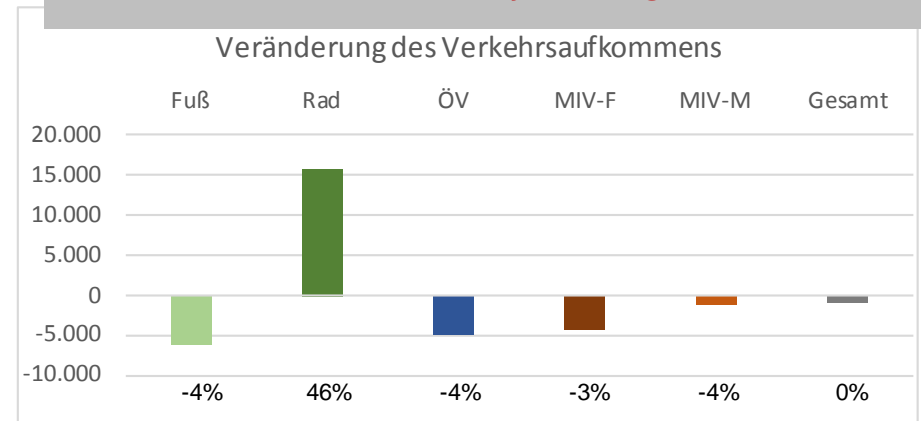
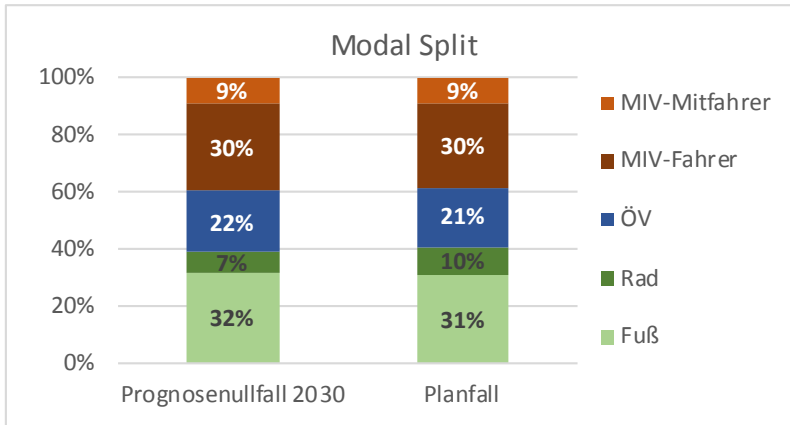
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes



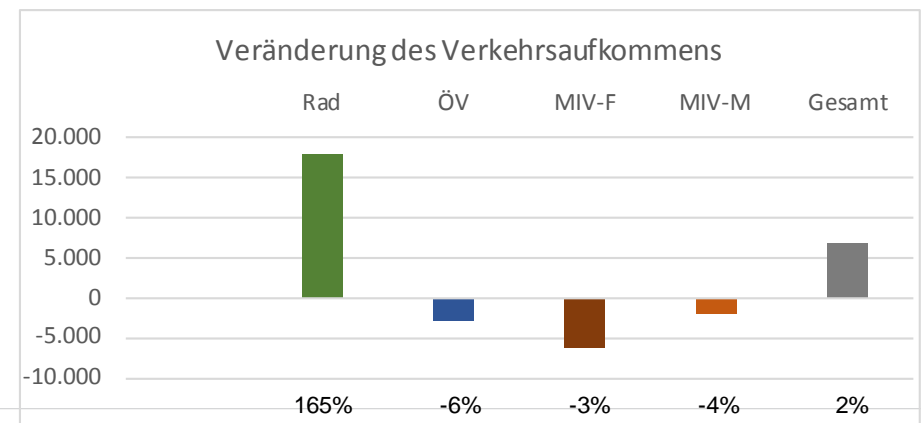
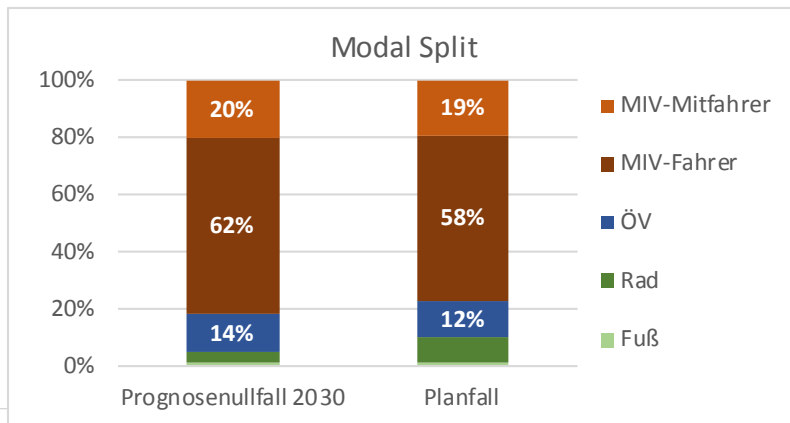
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes

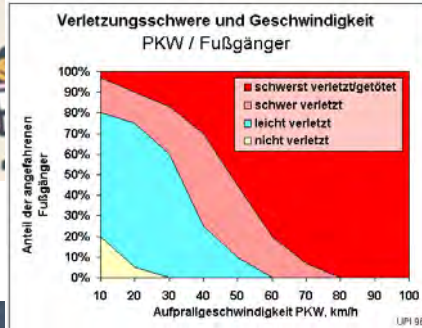
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

+ 34.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



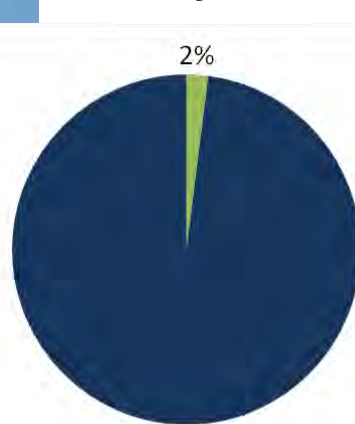


Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen

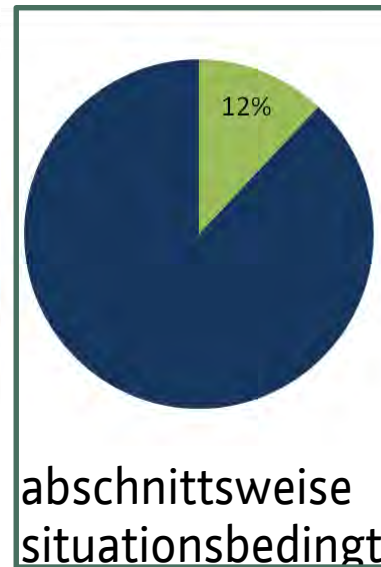
- Verkehrssicherheit:**
 Deutliche Reduzierung der Verletzungsschwere; stärkere gegenseitige Rücksichtnahme; sensible Einrichtungen (wie z.B. Schulen) auch an Hauptverkehrsstraßen

- Lärmaktionsplan:**
 Kommunen sind gefordert zu handeln; Hauptverkehrsstraßen sind Schwerpunktbereiche; Tempo 30 bedeutet eine Halbierung des Lärms gegenüber Tempo 50; gleichmäßigerer Verkehrsfluss

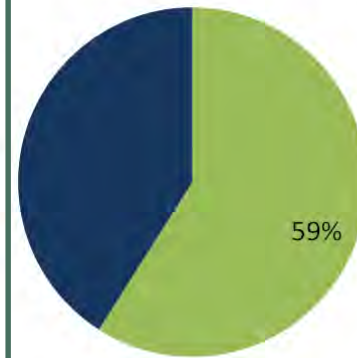
Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen



Kein Tempo 30



abschnittsweise
situationsbedingt



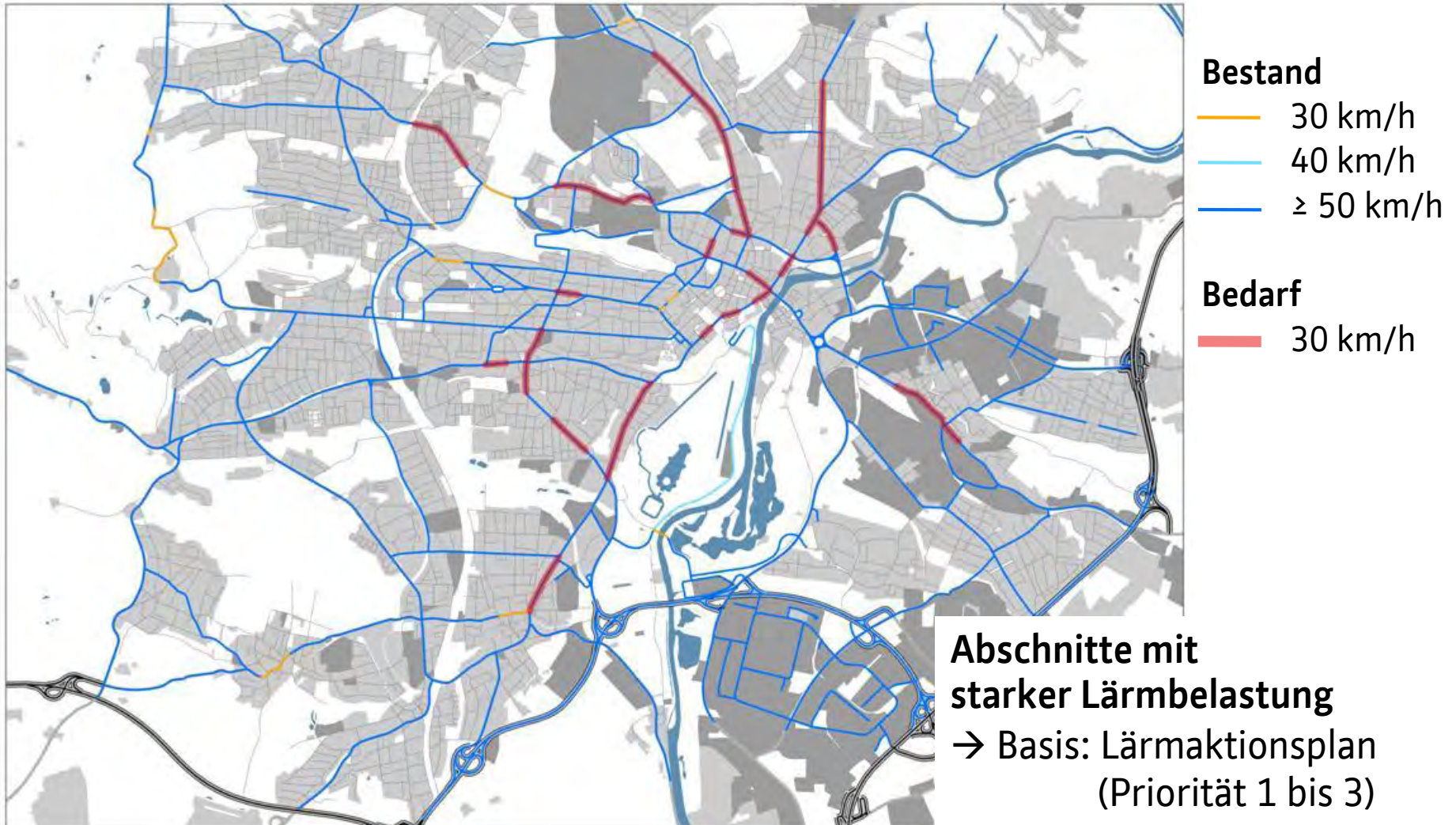
Tempo 30 als neue
Regelgeschwindigkeit

■ Tempo 30
■ Tempo ≥ 50

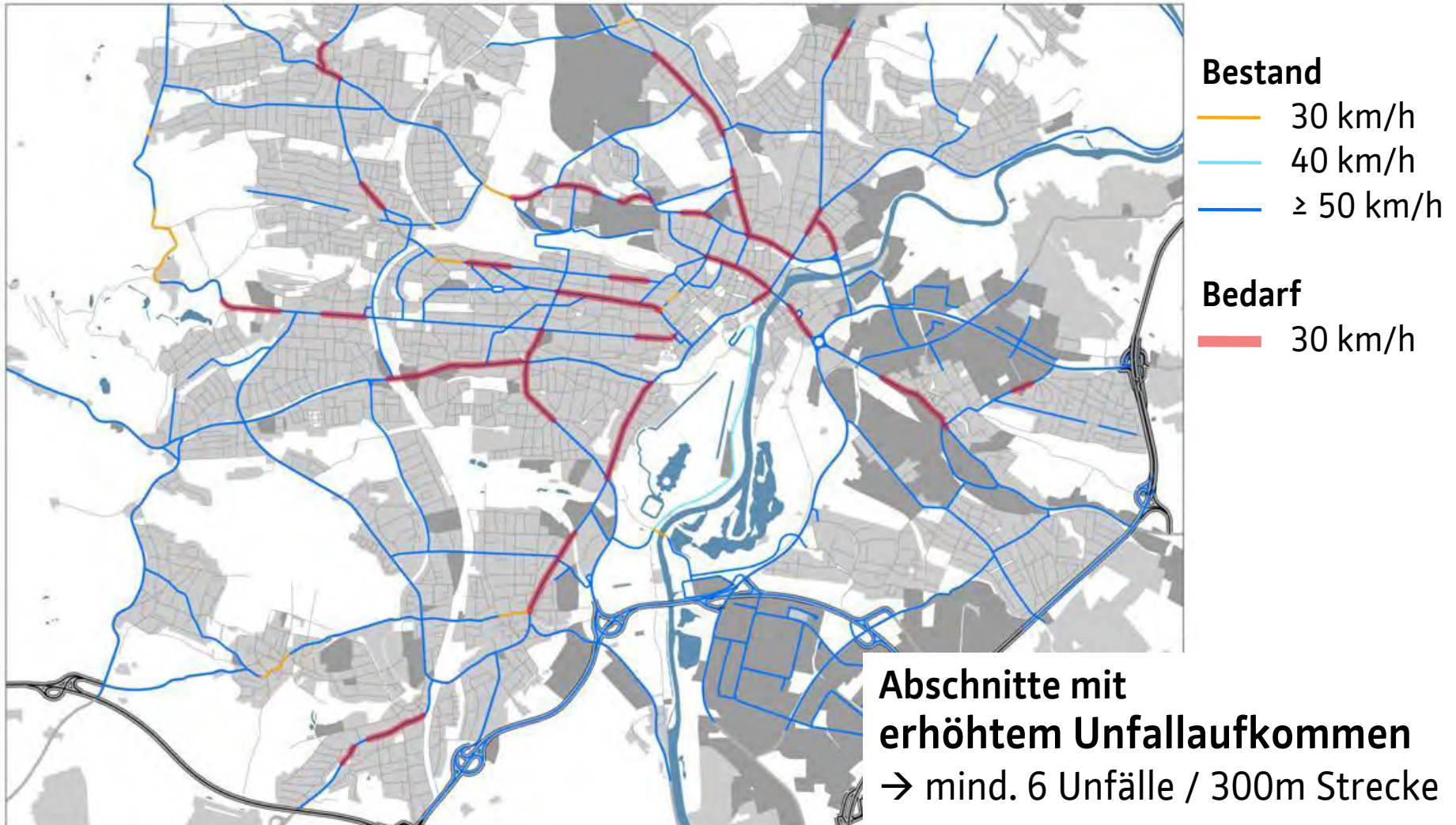
wenn mindestens 2 Kriterien sind erfüllt:

- Abschnitte mit sehr hoher Lärmbelastung
- Abschnitte mit bereits bestehenden Verkehrs-sicherheitsdefiziten
- Abschnitte zur vorsorglichen Verkehrssicherheit (z.B. im Umfeld von Schulen, Kitas, hoher Fußgängerquerungsbedarf (z.B. in Stadtteilzentren), oder keine Alternativen zur Radverkehrsführung)

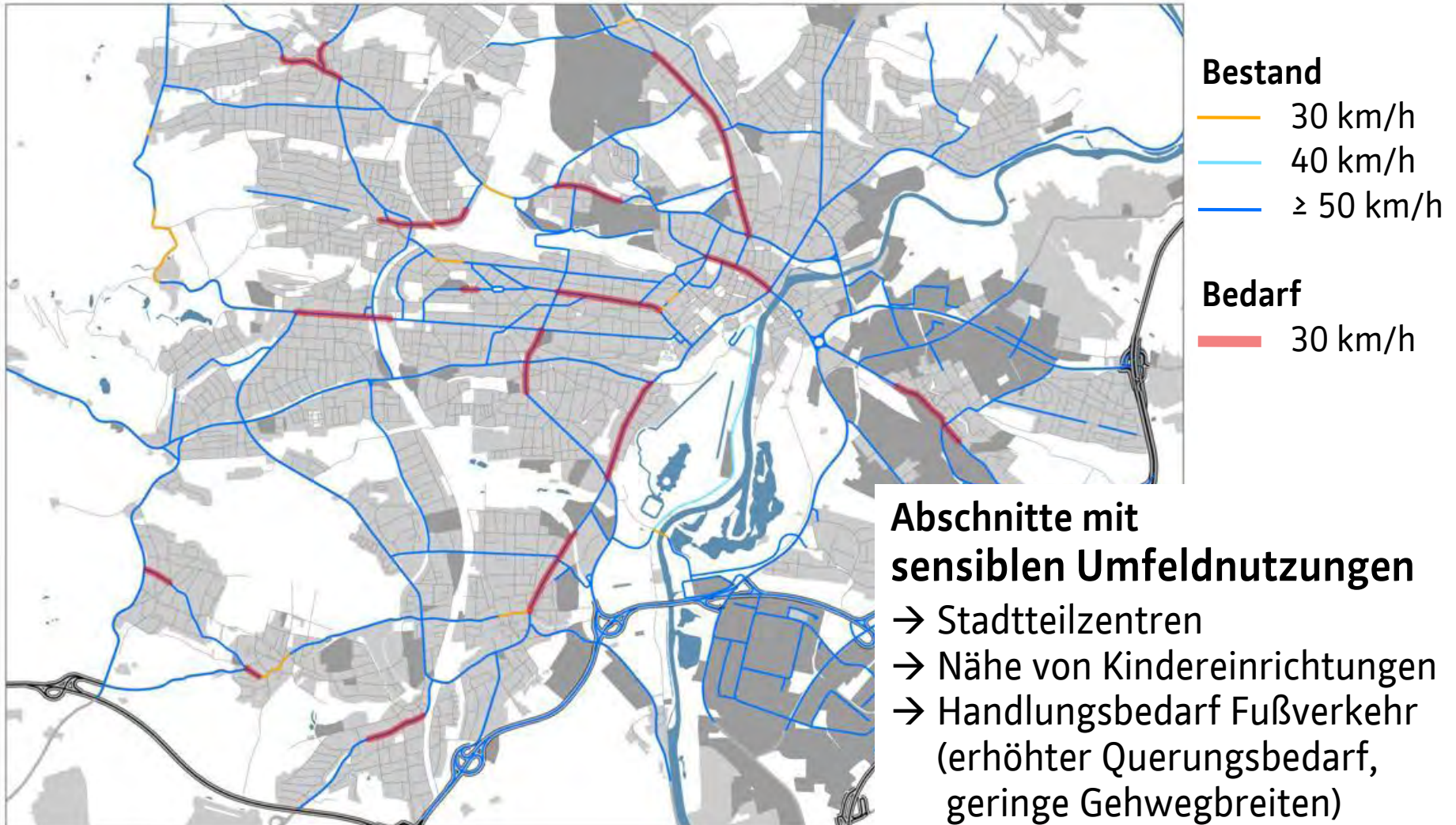
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



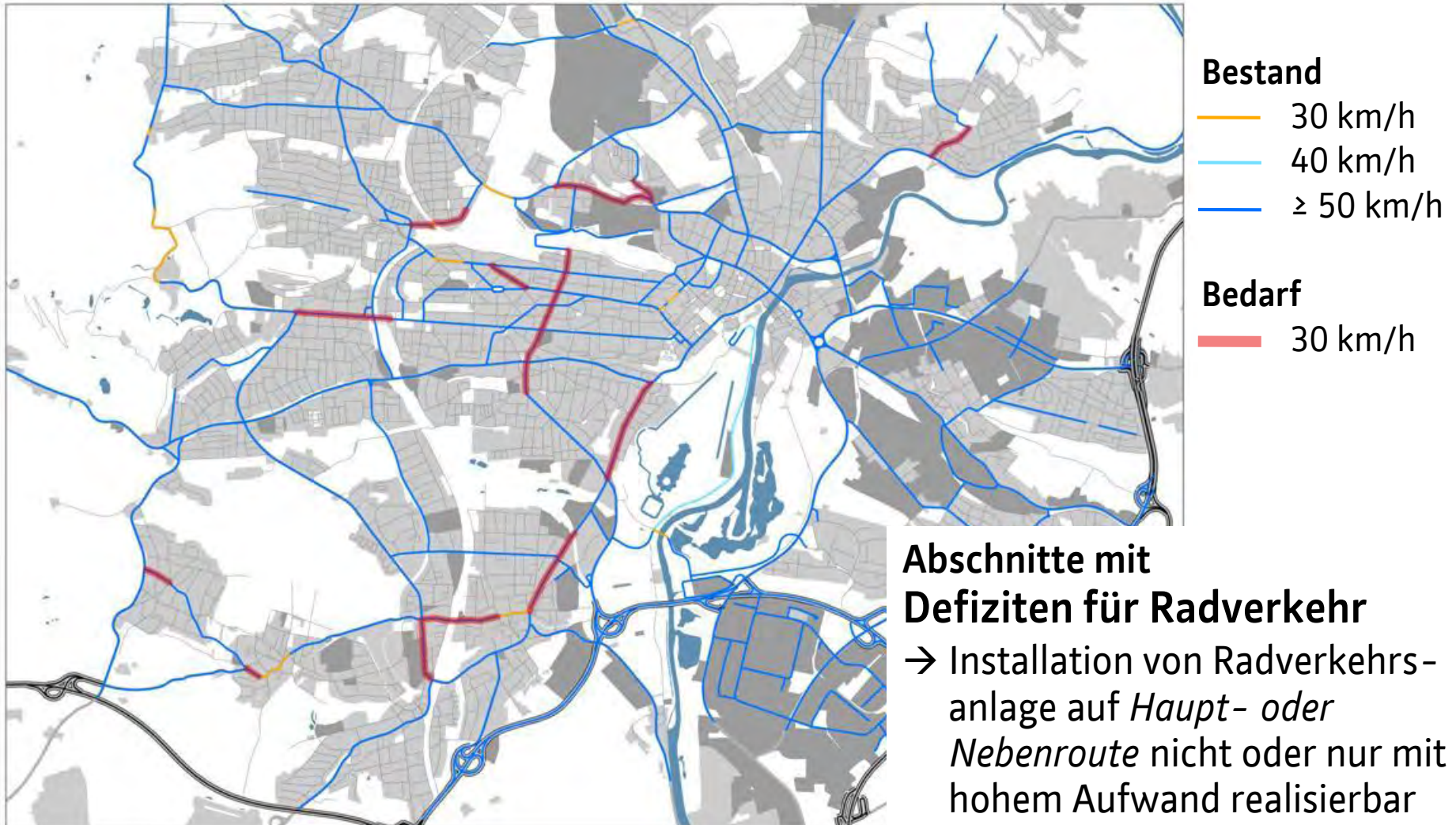
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



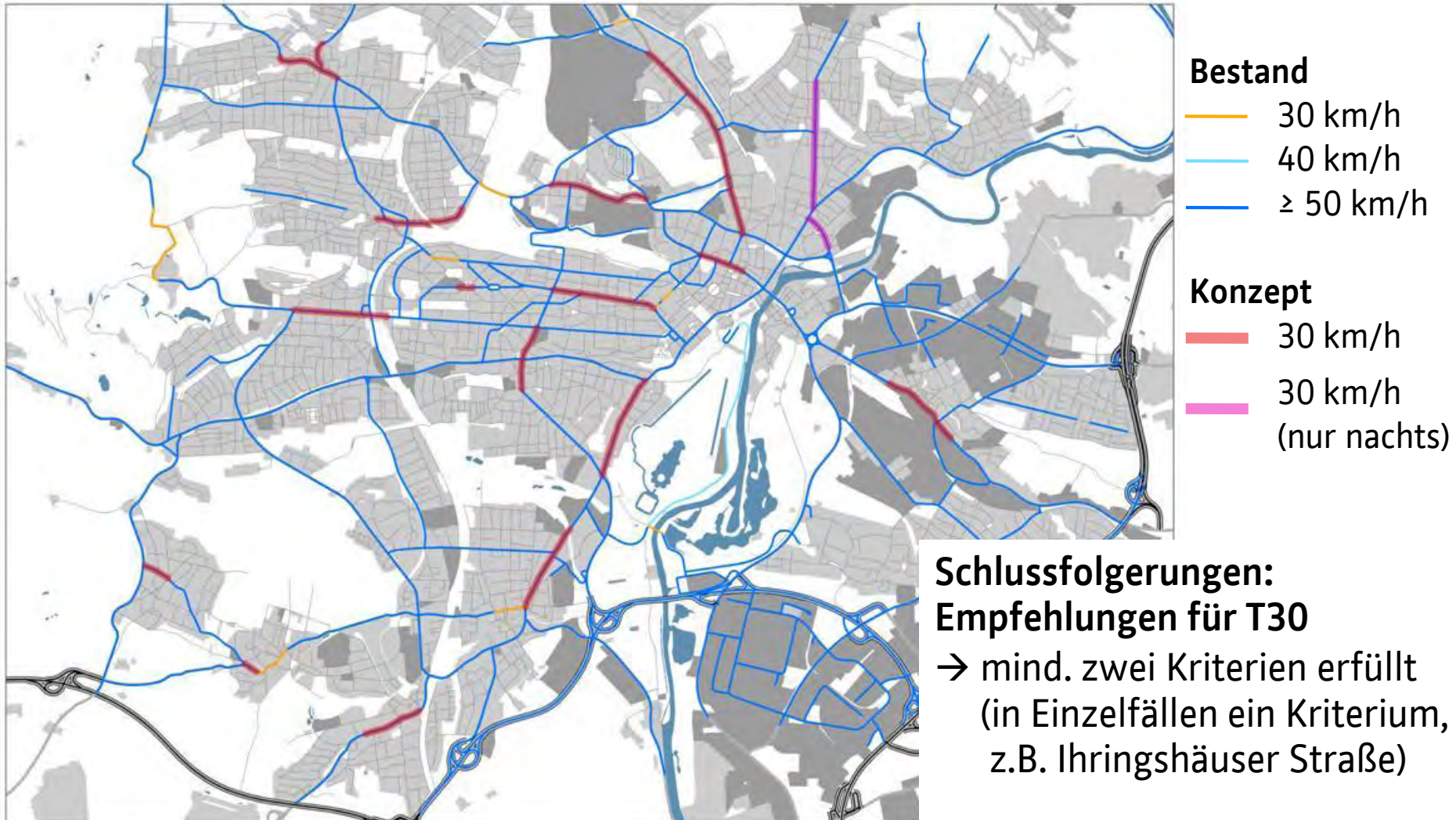
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)





Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)

- Abschnittsweise Tempo 30 bewirkt positive Effekte
 - Höhere Verkehrssicherheit
 - Weniger Lärmbetroffene/Weniger Gesundheitsgefährdungen
 - Höhere Wohn-/Lebensqualität
 - Förderung der Nahmobilität
- Erreichbarkeit bleibt bei dem abschnittswisen, situationsbedingten Ansatz weiterhin gewährleistet (nur minimale Zeitverluste in sec.)
- Tempo 50 bleibt Regelgeschwindigkeit innerorts, Tempo 30 betrifft ca. 12% der Hauptverkehrsstraßen



Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt) Umsetzung

- Schrittweises Vorgehen
- Abschnittsbezogene Detailbetrachtung und Abwägung
 - Auswirkungen auf ÖPNV
 - Anpassungsbedarf/Einbindung in LSA-Koordinierung
 - Modellrechnungen zu Verlagerungen in das Nebennetz
 - Berechnung der Lärmentlastung und der Betroffenenzahl
- Politische Bestätigung
- Straßenverkehrsrechtliche Anordnung
- Begleitet durch Kommunikationsstrategie, die die Vorteile der Maßnahmen vermittelt



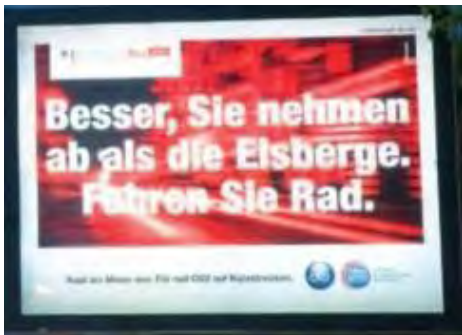
Verkehrssystemmanagement: Intelligente Ampeln

- Intelligente Ampelsteuerung entsprechend der Verkehrslage
- Ziele: negative Auswirkungen des MIV (z.B. Rückstaus, Luftschadstoffe) werden verringert bzw. in weniger sensible Bereiche verlagert
- Hinweise auf Umsteigepunkte (ÖV/Rad)
- Gleichmäßiger Verkehrsfluss innerhalb der Stadt
- Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der innerstädtische Knotenpunkte
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit Hopla/PdE Westring zur Entlastung des Hopla
- Koordinierte Verkehrssteuerung insb. zwischen Hopla und PdE

Mobilitätsmanagement: Verkehr intelligent Organisieren



- Ausbau des Mobilitätsmanagements (Job-Tickets, Fahrgemeinschaftstools, E-Bike-Nutzung etc.)
- Ausbau von Schnittstellen (P+R /B+R/ Park`n´Bike)
- Reduzierung der Elternbringdienste im Umfeld von Schulen/Elternhaltestellen
- Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren (z.B. „erweiterte“ Monatsfahrkarte für den ÖPNV durch Integration von Konrad und CarSharing-Systemen)
- Ausbau von Förderung von CarSharing (u.a. Mobilpunkte, Gewerbekunden, Einbindung in Neubauvorhaben)
- Öffentlichkeits- und Kampagnenarbeit, Aktionstage (z.B. Zu Fuß zur Schule / Kindermeilenkampagne etc.)





Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs

- Fußgängerfreundliche Straßenräume (Begegnungszonen und Shared Space bzw. multifunktionale, urbane Räume)
- Barrierefreie Wegenetze
- Abbau von Unterführungen und Angsträumen
- Nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Ampelanlagen (u.a. komfortable Freigabezeiten)
- Vermehrte Querungshilfen auf wichtigen Wegebeziehungen
- Vermehrte Trennung von Fuß- und Radverkehr (zum Abbau von Konflikten)
- Mobilität braucht auch Orte der Immobilität: Sitz- und Spielrouten



- Ausbau des Radverkehrsnetzes und Schließen von Netzlücken
- Premiumrouten im Stadt-Umland-Verkehr
- Mehr Radfahr- und Schutzstreifen
- Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- Fahrradfreundlicher Kreuzungsausbau
- Zusätzliche Radabstellanlagen
- Erhalt und Ausbau Fahrradvermietssystem Konrad
- Service-Angebote (z.B. Scheren-Telefon, Luftpumpstationen, Gepäckschleifächer)
- Erhöhung des Radverkehrsbudgets, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für bessere Radverkehrs-„Kultur“



- Fußgängerfreundliche Straßenräume, u.a.
 - Ausreichende Gehwegbreiten
 - Freihalten der Gehwege vom Parken
 - Komfortable und sichere Grünzeilen an Ampeln
 - Eindeutige Trennung von Fuß- und Radverkehr
 - Einrichtung von Sitz- und Spielrouten
- Förderung von Nahmobilität auf Stadtteilebene
- Barrierefreie Wegenetze
- Abbau von Unterführungen und Angsträumen
- Zusätzliche Querungshilfen an Hauptstraßen



- Tourismuskonzept Bergpark Wilhelmshöhe:**
Förderung der Anreise mit dem Umweltverbund
- Festlegung eines Hauptstraßennetzes
 - Integrierte Straßenraumgestaltung
 - Verkehrssystemmanagement für besseren Verkehrsfluss (u.a. intelligenter Ampelschaltungen)
 - Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Holländischen Platz und Platz der Dt. Einheit
 - Ruhender Verkehr, u.a.
 - Erweiterung der Parkgebühreazonen
 - Angleichung Parkgebühren im Straßenraum an das Niveau der Parkhäuser und Tiefgaragen
 - Optimierung Parkleitsystem



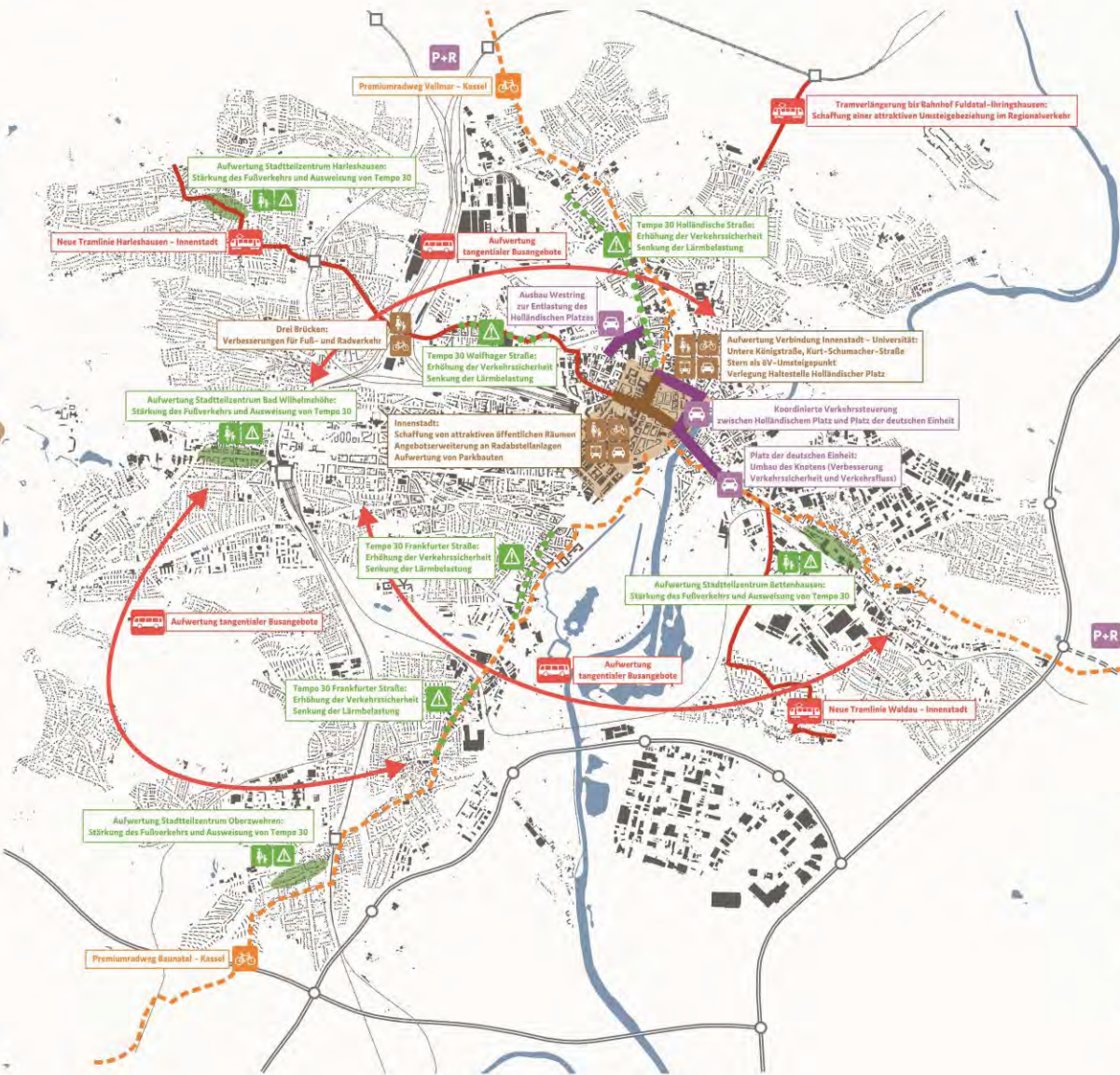
- Verständlichkeit des Netzes verbessern
- Angebotsausweitungen
 - Tramm: neue Linien und Kapazitätsvergrößerungen
 - Umstrukturierung Busnetz
 - Ausbau von tangentialen Busverbindungen
- Taktverdichtung auf Hauptachsen (vor allem samstags bis 18 Uhr)
- Umsteigepunkte verbessern
 - Schnelle und einfache Orientierung
 - Keine langen Fußwege
 - Ausgestaltung zu „Mobil-Punkten“ (mit Konrad, CarSharing usw.)
- Fortführung des Baus von attraktiven und barrierefreien Haltestellen



- Festlegung eines Lkw-Führungsnetzes
- Förderung der E-Mobilität im Rahmen von City-Logistik (z.B. vermehrter Einsatz von E-Lasterfahrzeugen)
- Verlagerungspotenzial im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene prüfen



- Ausbau von Umsteigepunkten (Park+Ride, Bike+Ride, Park'n'Bike)
- Einführung einer intermodalen Mobilitätskarte (d.h. eine Zugangskarte für alle Verkehrsmittel, u.a. ÖPNV, CarSharing, Konrad usw.)
- Ausbau und Förderung von CarSharing



- Ausbau des städtischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, u.a.
 - Förderung von Fahrgemeinschaften
 - Fuhrparkmanagement
 - Anreize zur ÖPNV-Nutzung (z.B. Intensivierung Jobticket)
 - Mobilitätsberatung
- Schulisches Mobilitätsmanagement, u.a.
 - Reduzierung der Elternbringdienste (z.B. Walking Bus / Cycle Train)
 - Mobilitätsberatung



- Nahversorgung & Nahmobilität, d.h.
 - Sichere und attraktive Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad
 - Ausreichende und gute Radabstellanlagen
- Service und Verleih von Lastenrädern (in Zusammenarbeit mit Einzelhändlern)
- Einkaufs-Bringdienste



- Potenzialprüfung Fernbusbahnhof
- Übersichtlicheres Angebot im ÖPNV - Nachtverkehr, u.a.
 - Leicht merkbarer Takt
 - Einheitliche Anmeldung (Anruf/SammelTaxi)
- Optimierung Veranstaltungsverkehr, u.a.
 - Angebot Bahnhof Wilhelmshöhe - Messe
 - Nutzung von Parkplätzen am Stadtrand (mit Shuttle-Service)
 - Ausweiten von Kombi-Tickets



- Ausweisung von Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten der Hauptstraßen (i.a. aus Lärmschutz-/Verkehrssicherheitsgründen)
- Schulwegsicherheit
- Kampagnen für mehr Rücksichtnahme für alle Verkehrsteilnehmer
- Verstärkte und gezielte Geschwindigkeitskontrollen



- Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
 - Vermeidung von autofähigen Lagen
 - ÖV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung
 - Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung
 - Nutzungsmischung statt Entschichtung
- Besseres Instandhaltungsmanagement der bestehenden Verkehrsanlagen, u.a.
 - Festlegung von Qualitätsstandards
 - Regelmäßige Kontrollen



- Marketing und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilitätskultur
- Aktionstage und Infoveranstaltungen, u.a.
 - Aktionstag ÖPNV (z.B. kostenlose Nutzung mit Fahrzeugschein)
 - Woche der Mobilität zum Ausprobieren neuer Mobilitätsangebote

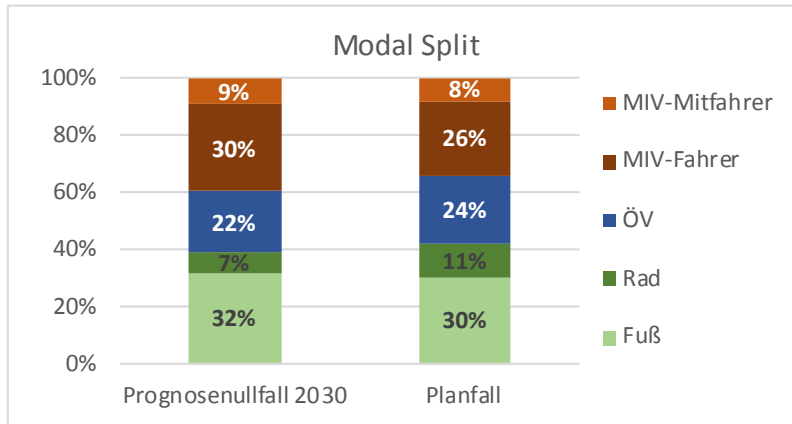
Fall 4: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + „Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen“

Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen:

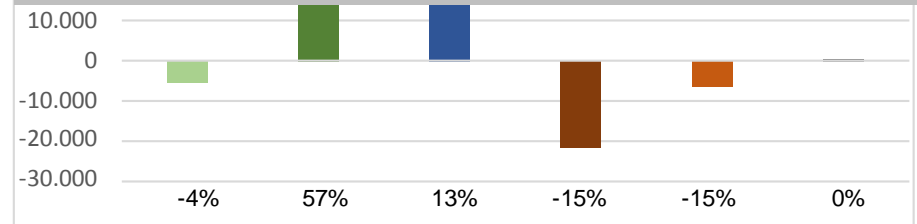
- Sehr deutliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Intensives Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für alle Verkehrsarten
- Deutlich verstärkte Nutzung von Pedelecs / E-Bikes
- Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs
- Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV
- Übergreifendes Mobilitätsmanagement

Fall 4: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + „Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen“

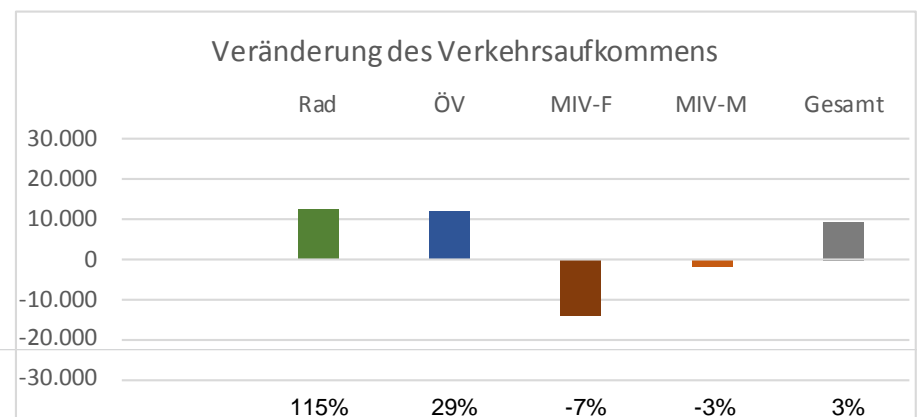
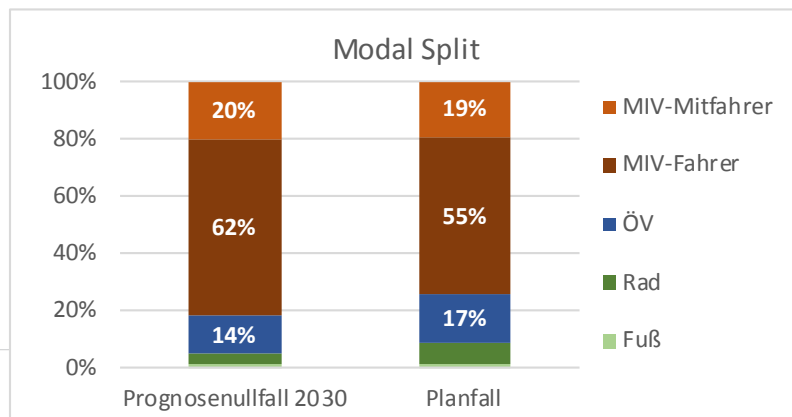
Binnenverkehr innerhalb der Stadt



+ 33.000 Radfahrten/
+ 27.000 ÖV-Nutzer/
- 36.000 Pkw-Fahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)





Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel (Modell)
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern

VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)






Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Mensch und Mobilitätskultur

		1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit	2: Erhöhung der Verkehrssicherheit/ sozialen Sicherheit	3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer	4: Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs	5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt	6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität	7: Attraktivierung des Umweltverbundes	8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme	9: Erhaltung und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur	Wirkungsklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 niedrig, 1 sehr niedrig)	Kostenklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 gering, 1 sehr gering)	Kosten-Wirkungs-Klasse	vorhandene Zielkonflikte
	Handlungsfeld: Qualitätssprung im Radverkehr													
A1	Aufstellung eines durchgängigen Haupttroutennetzes							✓			2	1	sinnvoll	
A2	Einrichtung von Radschnell- und Premiumwegen	✓	✓			✓		✓			4	4	sinnvoll	
A3	Schließen von Netzlücken	✓	✓					✓			4	3	sinnvoll	
A4	Vermehrte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn		✓					✓	✓		3	1	sehr sinnvoll	
A5	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen		✓					✓			3	2	sinnvoll	
A6	fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten		✓					✓			3	3	sinnvoll	
A7	Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer		✓					✓			3	3	sinnvoll	
A8	Systematischer Ausbau der Abstellanlagen							✓			3	2	sinnvoll	
A9	Ausbau Fahrradverleihsystem Konrad			✓	✓			✓			4	4	sinnvoll	
A10	Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Radverkehrskultur							✓	✓		4	2	sehr sinnvoll	
	Handlungsfeld: Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum													
B1	Fußgängerfreundliche Straßenräume/attractive öffentliche Räume		✓	✓			✓	✓			4	4	sinnvoll	
B2	Barrierefreie Wegenetze		✓	✓			✓	✓			4	3	sinnvoll	
B3	Abbau von Unterführungen und Angsträumen		✓	✓			✓	✓			3	3	sinnvoll	
B4	nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen		✓	✓			✓	✓			3	3	sinnvoll	
B5	vermehrte Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen		✓	✓			✓	✓			4	3	sinnvoll	
B6	vermehrte Trennung von Fuß- und Radverkehr		✓					✓			2	2	sinnvoll	
B7	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten			✓			✓				3	2	sinnvoll	
	Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs													
C1	Definition eines Vorbehaltsnetzes	✓			✓				✓	✓	3	1	sehr sinnvoll	

Bewertungshintergründe

- Durchführen der Bewertung für jedes Maßnahmenfeld anhand der Delphi-Methode
- Einschätzen des Wirkungsbeitrags zu den Zielfeldern des VEP („sehr hoch“, „hoch“, „mittel“, „niedrig“, „sehr niedrig“) in fünf Klassen
- Einschätzen der Kosten der Maßnahme (anhand der ersten Abschätzung der Investitionsklassen; Kostenklasse 1 < 250.000 €, Kostenklasse 2 = 250.000–1.000.000 €, Kostenklasse 3 = 1.000.000–5.000.000 €, Kostenklasse 4 = 5.000.000–15.000.000 €, Kostenklasse 5 > 15.000.000 €)
- Verschneidung von Wirkungen und Kosten in einer Matrix

		Wirkungsklasse				
		1	2	3	4	5
Kostenklasse	5	kritisch	kritisch	sensibel	sensibel	sinnvoll
	4	kritisch	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll
	3	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll
	2	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll
	1	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll

Bewertung



- Ergänzt die rein verkehrliche Wirkungsanalyse des Modells
- Wichtig: Im Mittelpunkt stehen die Zielfelder des VEP!
- Aufzeigen zum Umgang mit möglichen Zielkonflikten
- Hinweise für eine mögliche Priorisierung und Maßnahmenreihenfolge
- Ergänzende Bewertung um weitere Faktoren (Machbarkeit, verkehrliche Wirkungen, Ausgewogenheit, Finanzierbarkeit etc.)

Ausblick auf das weitere Vorgehen



Lokale Bürgerforen:	6. Mai-21. Mai
Kinder- und Jugendbeteiligung:	Mai-Juli 2014
Ausstellung der Poster der Bürgerforen	Ende Mai- Ende Juni
Auswertung der Beteiligung:	Juni/Juli 2014
Erarbeitung eines Handlungskonzeptes:	Aug./Sep. 2014
5. VEP-Forum (VEP-Entwurf):	Anf. Okt. 2014
Politische Diskussion VEP-Entwurf:	Nov.-Mrz. 2015

Termine der Bürgerforen im Mai 2014



- **Di. 6.5.2014: Bürgerforum Mitte**
Mitte, Vorderer Westen, Wehlheiden, Südstadt
Ort: Landeswohlfahrtsverband Hessen, Ständeplatz
- **Di. 13.5.2014: Bürgerforum Nordwest**
Bad Wilhelmshöhe, Kirchditmold, Harleshausen, Jungfernkopf;
Ort: Wilhelmsgymnasium (Aula)
- **Do. 15.5.2014: Bürgerforum Südwest**
Brasselsberg, Nordshausen, Oberzwehren, Niedertzwehren,
Süsterfeld-Helleböhn
Ort: KulturHaus Oberzwehren
- **Di. 20.5.2014: Bürgerforum Südost:**
Waldau, Forstfeld, Bettenhausen, Unterneustadt
Ort: Willi-Seidel-Haus
- **Mi. 21.5.2014: Bürgerforum Nordost**
Wesertor, Wolfsanger-Hasenhecke, Fasanenhof, Nord-Holland,
Rothenditmold, Philippinenhof-Warteberg;
Ort: Philipp-Scheidemann-Haus
- Ergänzend Jugend- und Kinderbeteiligung (durch Stadt Kassel)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Weitere Informationen:
www.verkehr2030.kassel.de**

**Kontakt:
Jens Rümenapp**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

**Auftraggeber:
Kassel documenta Stadt**

	1: Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit	2: Erhöhung der Verkehrssicherheit/ sozialen Sicherheit	3: Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer	4: Abwicklung eines funktionsreichen und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs	5: Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt	6: Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität	7: Attraktivierung des Umweltverbundes	8: Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme	9: Erhaltung und Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur	Wirkungsklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 niedrig, 1 sehr niedrig)	Kostenklasse (5 sehr hoch, 4 hoch, 3 mittel, 2 gering, 1 sehr gering)	Kosten-Wirkungs-Klasse	vorhandene Zielkonflikte	Bemerkungen
Handlungsfeld: Qualitätssprung im Radverkehr														
A1	Aufstellung eines durchgängigen Hauptroutennetzes									2	1	sinnvoll		
A2	Einrichtung von Radschnell- und Premiumwegen	✓	✓		✓					4	4	sinnvoll		
A3	Schließen von Netzlücken	✓	✓							4	3	sinnvoll		
A4	Vermehrte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn		✓					✓		3	1	sehr sinnvoll		
A5	Einrichtung von weiteren Fahrradstraßen		✓							3	2	sinnvoll		
A6	fahrradfreundlicher Ausbau von Knoten		✓							3	3	sinnvoll		
A7	Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer		✓							3	3	sinnvoll		
A8	Systematischer Ausbau der Abstellanlagen									3	2	sinnvoll		
A9	Ausbau Fahrradverleihsystem Konrad			✓	✓					4	4	sinnvoll		
A10	Service, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für Radverkehrskultur							✓	✓	4	2	sehr sinnvoll		
Handlungsfeld: Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum														
B1	Fußgängerfreundliche Straßenräume/attraktive öffentliche Räume		✓	✓						4	4	sinnvoll		
B2	Barrierefreie Wegenetze		✓	✓						4	3	sinnvoll		
B3	Abbau von Unterführungen und Angsträumen		✓	✓						3	3	sinnvoll		
B4	nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen		✓	✓						3	3	sinnvoll		
B5	vermehrte Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen		✓	✓						4	3	sinnvoll		
B6	vermehrte Trennung von Fuß- und Radverkehr		✓							2	2	sinnvoll		
B7	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten			✓						3	2	sinnvoll		
Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs														
C1	Definition eines Vorbehaltsnetzes	✓			✓			✓	✓	3	1	sehr sinnvoll		
C2	Untersuchung von Netzfällen													
C2.1	Ortsumgehung Rothenditmo		✓						✗	3	4	sensibel	9	
C2.2	Aufwertung Kurt-Schumacher-Straße (Rückstufung im Kfz-Netz)		✓							4	4	sinnvoll		
C2.3	Knotenpunkte am Westring anpassen (zur Entlastung HoPla)									4	3	sinnvoll		
C2.4	Nordtangente (kasselnah)	✓							✗	2	5	kritisch	9	
C2.5	Nordtangente (kasselfern)	✓							✗	1	5	kritisch	9	
C3	Anpassung der Verkehrsregelungen und Verhinderung von Schleichverkehren im Kasseler Osten		✓							3	2	sinnvoll		
C4	Untersuchung von Möglichkeiten zur bestandsorientierten Verbesserung der Leistungsfähigkeit von zentralen Knotenpunkten													
C4.1	Koordinierte Verkehrssteuerung im Bereich Nördl. Innenstadt, Hopla, Unterneustadt, Wesertor	✓	✓					✓	✓	4	3	sinnvoll		
C4.2	Platz der Deutschen Einheit	✓	✓							4	4	sinnvoll		
C5	Umgestaltung von Knotenpunkten und Kreisverkehren		✓							4	3	sinnvoll		
C6	Verkehrssystemmanagement für die Radialstraßen									4	3	sinnvoll		
C7	Verträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung		✓	✓						4	4	sinnvoll		
C8	Parkraumplanung und -bewirtschaftung Zentrum/Tarifanpassungen									3	1	sehr sinnvoll		
C9	Verbesserung der Auslastung der Parkbauten									3	2	sinnvoll		
C10	Einheitliche Parkregelungen in den Ortsteilzentren									1	1	sinnvoll		
Handlungsfeld: Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV														
D1	Differenzierungen des ÖPNV-Angebots									3	2	sinnvoll		
D2	Ausbau des Tramnetzes	✓								5	5	sinnvoll		ist jeweils von den Einzelprojekten abhängig
D3	Linienbezogene Kapazitätserweiterungen									4	4	sinnvoll		
D4	Umsteigepunkte ausbauen und etablieren	✓								3	3	sinnvoll		
D5	Taktverdichtung auf Hauptachsen v.a. samstags bis 18 Uhr									3	3	sinnvoll		
D6	Verständlichkeit des Netzes verbessern (z.B. gleiche Reiseketten unabhängig von Uhrzeit und Tag)									3	2	sinnvoll		
D7	Beschleunigungsmaßnahmen: LSA und Umwelt- / Busspur									3	3	sinnvoll		
D8	Qualifizierung/Aufwertung von Haltestellenausstattung nach Nutzeraufkommen, Barrierefreiheit		✓	✓						3	3	sinnvoll		
D9	Abbau von Nutzungshemmnissen (Tarif etc.)			✓						3	1	sehr sinnvoll		
D10	Leistungssteigerung im Busnetz +4% (Modellrechnung)									5	4	sinnvoll		
Handlungsfeld: Berufs- und Ausbildungsverkehr														
E1	Ausbau des betrieblichen und städtischen Mobilitätsmanagements									4	2	sehr sinnvoll		
E2	Schulisches Mobilitätsmanagement (Reduzierung der Elternbringdienste, Mobilitätsbildung, Walkingbus, Elternhaltestellen, etc.)		✓	✓						3	2	sinnvoll		
Handlungsfeld: Wirtschaftsverkehr														
F1	Definition eines Lkw-Führungsnetzes	✓			✓	✓				2	1	sinnvoll		
F2	E-Mobilität im Rahmen von City-Logistik									2	2	sinnvoll		
F3	Verlagerungspotenzial im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene prüfen									3	4	sensibel		
Handlungsfeld: Einkaufs- und Versorgungsverkehr														
G1.1	planerische Sicherung einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Nahversorgung			✓						3	1	sehr sinnvoll		
G1.2	Infrastrukturelle Verbesserung im Sinne einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Nahversorgung			✓						3	3	sinnvoll		
G2	Radabstellanlagen vor Nahversorgern									2	2	sinnvoll		
G3	Service, Verleih von Lastenfahrrädern mit Einzelhändlern									1	1	sinnvoll		
Handlungsfeld: Freizeitverkehr														
H1.1	Tourismuskonzept Bergpark Wilhelmshöhe	✓			✓	✓				2	2	sinnvoll		
H1.2	Bergpark Wilhelmshöhe: Förderung des Pkw-freien Tourismus (z.B. Buskonzept, Parkraumbewirtschaftung, Kombifahrkarten)	✓			✓	✓				3	3	sinnvoll		
H1.3	Herkulesbahn	✓			✓	✓				3	4	sensibel		ist weniger für den Alltagsverkehr relevant, eher ein touristisches Projekt
H2	Potenziale für Fernbusbahnhof	✓			✓	✓				3	3	sinnvoll		
H3	Vereinheitlichung des Angebots auch im ÖV-Nachtverkehr									2	2	sinnvoll		
H4	Veranstaltungsverkehr (Lösungen für temporäre Ereignisse)	✓			✓	✓				3	2	sinnvoll		
Handlungsfeld: Sichere Mobilität (Vision Zero)														
I1	Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche, übergreifende Aufgabe ausbauen		✓							3	2	sinnvoll		
I2.1	Ausbau Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (großräumiger Ansatz)	✗	✓			✓	✓			5	3	sehr sinnvoll	1	Zielkonflikt und SVVO-Konflikt, scheint daher derzeit politisch kaum umsetzbar
I2.2	Ausbau Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (abschnittsbezogener Ansatz)		✓			✓	✓			3	2	sinnvoll		
I3	Zielgruppenarbeit, Kampagnen zur Verbesserung Verkehrsklima/Verkehrssicherheit		✓							3	1	sehr sinnvoll		
I4	konsequenter Überwachung und Information		✓							3	2	sinnvoll		
Handlungsfeld: Multi- und Intermodalität														
K1	Ausbau von Schnittstellen (P+R/B+R/ Park 'n' Bike)	✓								3	3	sinnvoll		
K2	Umweltverbund als einheitliches Mobilitätsangebot etablieren (z.B. Mobilitätskarte)			✓						4	3	sinnvoll		
K3	Ausbau und Förderung von Car-Sharing			✓						3	2	sinnvoll		
Handlungsfeld: Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung														
L1	Integrierte Wohngebietsentwicklung (planerisch)			✓						4	1	sehr sinnvoll		
L2	Integrierte Gewerbegebietsentwicklung (planerisch)			✓	✓					3	1	sehr sinnvoll		
L3	Integrierte Entwicklung der Versorgungsstandorte (planerisch)			✓						3	1	sehr sinnvoll		
L4	besseres Instandhaltungsmanagement der Infrastruktur									4	3	sinnvoll		
L5	Anpassung der Stellplatzsättigung									2	1	sinnvoll		
Handlungsfeld: Mensch und Mobilitätskultur														
M1	Erweiterung des Mobilitätsmanagements (Mobilität & Wohnen/ Mobilität & Jugendliche)									4	2	sehr sinnvoll		
M2	Kampagnen für mehr Nahmobilität		✓							3	2	sinnvoll		
M3	Aktionstage und Veranstaltungen		✓							2	1	sinnvoll		

Bewertungsmatrix Kosten-Wirkung:

		Wirkungsklasse				
		1	2	3	4	5
Kostenklasse	5	kritisch	kritisch	sensibel	sensibel	sinnvoll
	4	kritisch	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll
	3	kritisch	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll
	2	sensibel	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll
	1	sinnvoll	sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll	sehr sinnvoll

Vorlage Nr. 101.17.1258

27. März 2014
1 von 2

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Fortschreibung der Nahverkehrsplanung der Stadt Kassel wird zugestimmt.“

Erläuterung:

Der Magistrat der Stadt Kassel hat in seiner Sitzung am 15. September 2008 beschlossen, dass eine Fortschreibung der Nahverkehrsplanung erfolgen soll. Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft hat als Lokale Aufgabenträgerorganisation, im Auftrag der Stadt Kassel, die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erarbeitet.

Der Vorlage ist eine Kurzfassung zur Fortschreibung der Nahverkehrsplanung der Stadt Kassel beigelegt. Diese Kurzfassung beinhaltet schwerpunktartig die Entwicklungspotenziale des ÖPNV und die strategischen Akzente für den Fortschreibungszeitraum von 5 Jahren. Ergänzend stehen die Langfassungen aller Arbeitsbausteine sowie die Karten unter der Internetadresse der KVG

„www.kvg.de/login“ zum Download zur Verfügung.
Der Benutzername lautet „nahverkehrsplan“, das Passwort lautet „kassel913“.

Die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung der Stadt Kassel wurde mit den Fachämtern, Behörden und den Trägern Öffentlicher Belange abgestimmt.

Alle 23 Ortsbeiräte der Stadt Kassel wurden angehört. Es wurden keine grundlegenden Bedenken erhoben.

14 Ortsbeiräte haben die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung der Stadt Kassel zur Kenntnis genommen bzw. keine Stellungnahme abgegeben.

Neun Ortsbeiräte haben eine Stellungnahme abgegeben, aus der sich Anpassungen ergaben.

Eine ausführliche Zusammenstellung aller Stellungnahmen der Ortsbeiräte und deren Abwägung gibt Aufschluss über den Umgang mit den eingegangenen Anregungen (siehe Anlage in der beiliegenden „Kurzfassung Fortschreibung Nahverkehrsplan Stadt Kassel“).

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben der Vorlage in ihren Sitzungen am 5. März 2014 und 31. März 2014 zugestimmt.

Eine Umsetzung, der in der Fortschreibung der Nahverkehrsplanung enthaltenen Maßnahmen, steht grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt.

i.V. Jürgen Kaiser
Bürgermeister

Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel

Kurzfassung

Stand 31.03.2014

Erstellt durch die KVG im Auftrag der Stadt Kassel

Kassel documenta Stadt



1	Einleitung	4
1.1	Stellung des Nahverkehrsplans in der Hierarchie der Planungsinstrumente	6
2	ÖPNV Heute	7
3	Entwicklungsrahmen des ÖPNV	11
3.1	Künftige Potenziale für den ÖPNV in Kassel	12
3.2	Raumstruktur	12
3.3	Wichtige Kundengruppen	15
3.4	Verhaltenseffekte	17
3.5	Wie muss das Netz der Zukunft aussehen?	19
4	Anforderungsprofil	20
4.1	Barrierefreiheit	22
4.2	Strategische Ausrichtung	22
4.3	Netzgestaltung	22
4.4	Weitere wesentliche Aspekte des Anforderungsprofils	26
5	Mängelanalyse	26
5.1	Barrierefreiheit	27
5.2	Netzgestaltung	27
5.3	Haltestellenausstattung	30
5.4	Fazit	31
6	Entwicklungskonzept	31
6.1	Strategische Akzente im Rahmen der Netzgestaltung	32
6.2	Barrierefreiheit	33
6.3	Kooperation im KasselPlus Raum	34
6.4	Angebots- und Netzgestaltung	38
6.5	Verbindungsqualität	41
6.6	Kapazitätssituation	43

6.7	Produktentwicklung	45
6.8	Weiterentwicklung des Schienennetzes	46
6.9	Weitere Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen.....	49
6.10	Fahrzeuge.....	50
6.11	Fahrgastinformation	51
6.12	Weiterentwicklung multimodaler Angebote.....	52
6.13	Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten	55
7	Abschätzung der Maßnahmenwirkung	56
7.1	Methodik	56
7.2	Maßnahmenunabhängige Entwicklung des Verkehrsmarkts	57
7.3	Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen	58
7.4	Nachfrageprognose.....	59
7.5	Erlösprognose	60
7.6	Kostenprognose.....	60
7.7	Wirtschaftliche Maßnahmenbewertung.....	61
7.8	Investitionen in Stationäre Infrastruktur	61
7.9	Investitionen in Fahrzeuge / Maßnahmen zur Verringerung lokaler Emissionen.....	63
8	Finanzierungskonzept	63
9	Anlage 1: Synopse der Anregungen der Ortsbeiräte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens	64
10	Anlage 2: Synopse der Anregungen der Träger öffentlicher Belange.....	70

1 Einleitung

Die Stadt Kassel entwickelt sich dynamisch. Mit dieser Entwicklung sind auch die Anforderungen an den Verkehr – und damit auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – ständigen Veränderungen unterworfen.

Neue Herausforderungen erfordern die stetige Weiterentwicklung der Planungsinstrumente und der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen. Hierzu leistet die Fortschreibung des Nahverkehrsplans auf der Fach- und Verwaltungsebene einen wichtigen Beitrag:



Auf der Basis fundierter und transparenter Entscheidungsgrundlagen sollen die richtigen Weichenstellungen im Hinblick auf die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen.

Der Nahverkehrsplan ist ein, mit einem politischen Mandat verbundenes Planungsinstrument auf strategischer Ebene.

Er enthält auf der Ebene der Gesamtstadt die Eckpunkte, in deren Rahmen Detailkonzepte zu entwickeln sind.

Die Erarbeitung des Nahverkehrsplans erfolgt durch die KVG als lokale Aufgabenträgerorganisation der Stadt Kassel. Das Straßenverkehrs- und Tiefbauamt ist federführender Kooperationspartner bei der Stadt Kassel. In allen Phasen der Projektbearbeitung erfolgt eine intensive inhaltliche Abstimmung mit den Fachämtern der Stadt Kassel, dem Nordhessischen Verkehrs Verbund, den lokalen Nachbargaufgabenträgern sowie weiteren Fachbehörden.

Im begleitenden Beteiligungsverfahren sind Politik, Träger öffentlicher Belange und Ortsbeiräte eingebunden.

Im Beschlussverfahren durchläuft der Nahverkehrsplan die vorgesehenen politischen Gremien der Stadt Kassel.

Der Nahverkehrsplan beinhaltet folgende Bausteine:

- **Bestandsaufnahme:**
Erkennen von Raum- und Bevölkerungsstrukturen unter dem Aspekt der vorhandenen ÖPNV-Potenziale, Untersuchung des ÖPNV-Angebots unter dem Aspekt seiner Effektivität innerhalb der vorgefundenen Raumstrukturen, Zusammenführung der Hauptaspekte
- **Anforderungsprofil:**
Festlegung verkehrspolitischer und strategisch-planerischer Ziele auf Basis der Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme.
- **Mängelanalyse:**
Abgleich der Ist-Situation mit den Zielen des Anforderungsprofils
- **Entwicklungskonzept:**
Entwicklung eines Handlungsrahmens für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Kassel
- **Abschätzung der Maßnahmenwirkung:**
Verkehrliche und betriebliche Bewertung der denkbaren Varianten auf allgemeiner Ebene

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgt zeitlich parallel zu den derzeit ebenfalls in Arbeit befindlichen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne des NVV und der Nachbarlandkreise.

Die hier vorliegende Kurzfassung des Planentwurfs enthält die wesentlichen strategischen Eckpunkte. Sie setzt bewusst Akzente im Hinblick auf die Kernthemen, die den ÖPNV der Stadt Kassel in den nächsten Jahren prägen werden. Die Langfassungen der Berichtsentwürfe zu den einzelnen Bausteinen enthalten zahlreiche weiterführende Aspekte und Grundlagen. Sie sind im geschützten Downloadbereich der KVG für die Träger öffentlicher Belange abrufbar. In der Kurzfassung wird auf die entsprechenden, vertiefenden Betrachtungen im Rahmen der Langfassung verwiesen.

1.1 Stellung des Nahverkehrsplans in der Hierarchie der Planungsinstrumente

Zentrale Aufgabe der Nahverkehrsplanung ist es, langfristig eine tragfähige, kunden- und standortorientierte Strategie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Kassel zu entwickeln. Entscheidend ist dabei, dass der ÖPNV finanzierbar bleibt. Hierzu werden nicht nur betriebliche Optimierungspotenziale betrachtet, sondern auch die Chancen neue Kunden zu gewinnen und damit zusätzliche Einnahmen zu generieren sowie die Voraussetzungen auf Netz- und Produktebene, die geschaffen werden müssen, um die gewünschten Effekte zu realisieren.

Der Nahverkehrsplan will folgende Akzente setzen:

- Das Netz soll klarer strukturiert werden
- Informationsbedarf soll abgebaut werden
- Fahrzeiten sollen verkürzt werden
- Spitzenlasten sollen abgebaut werden
- Einheitliche Wegeketten sollen etabliert werden
- Produkte sollen etabliert werden

Entwickelt und umgesetzt werden diese Akzente in drei hierarchisch abgestuften, aufeinander aufbauenden und eng miteinander verzahnten Fachplanungen:

- Im Verkehrsentwicklungsplan wird mit einem Planungshorizont bis 2030 die Aufgabe des ÖPNV im Gesamtverkehr der Stadt Kassel definiert.
- Der Nahverkehrsplan entwickelt dazu die aus ÖPNV-Sicht als Gestaltungsrahmen erforderlichen Eckpunkte. Sein Planungshorizont reicht bis 2018.
- Die konkrete Umsetzung und Detailplanung der Konzepte erfolgt innerhalb des Planungshorizonts des NVP im Rahmen einer strategischen Netzoptimierung.

Alles in allem also drei unterschiedliche Projekte mit einem gemeinsamen Ziel: Der Weiterentwicklung des ÖPNV als integralem Bestandteil des Umweltverbunds und als wichtigem Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Kassel und zur Stärkung des Standorts Kassel.

2 ÖPNV Heute

Kassel liegt in der Mitte Deutschlands. In Kassel treffen sich bedeutende Autobahnverbindungen und Schienenverkehrsachsen. Diese zentrale, verkehrsgünstige Lage birgt große Potenziale und stellt gleichzeitig hohe Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr. Detaillierte Informationen zum ÖPNV und zur Nachfrage im ÖPNV sind dem Berichtsteil „Bestandsaufnahme“ (Langfassung, Kapitel 5 und 7) zu entnehmen.

Die Stadt Kassel verfügt am Bahnhof Wilhelmshöhe über eine hervorragende Anbindung im überregionalen Schienenverkehr. Der Fernbahnhof Wilhelmshöhe ist, neben seiner Eigenschaft als Bestandteil der Infrastruktur, einer der wichtigsten Quell- und Zielorte für den Verkehr (und den ÖPNV) innerhalb Kassels. Er prägt damit entscheidend die Netzstruktur des ÖPNV.

Auch die Anbindung der Nachbarregionen an die Stadt Kassel im Schienenverkehr ist sehr gut. Neben dem Bahnhof Wilhelmshöhe ist ein weiterer Verknüpfungspunkt zum städtischen Netz der Hauptbahnhof. Stündliche Verbindungen werden aus den nordhessischen Kreisen angeboten. Südniedersachsen und Thüringen sind ebenfalls ins Konzept der regionalen Schienenanbindung integriert.

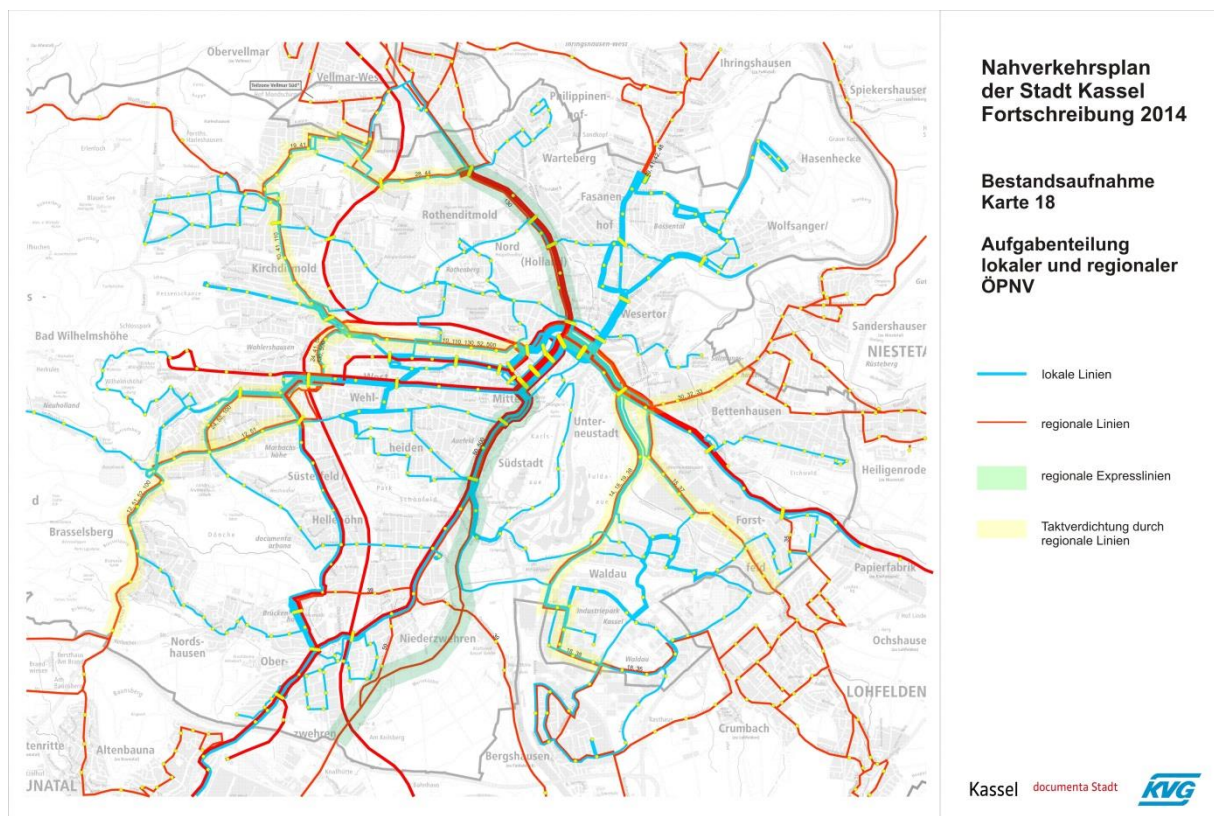


Abbildung 1: Regionaler und lokaler ÖPNV in Kassel

Als Besonderheit ist die „RegioTram“ hervorzuheben. Aus den Landkreisen Kassel und Schwalm Eder werden insgesamt vier Bahnlinien im Stundentakt (ab Dezember 2013 drei Linien im Halbstundentakt) direkt ins Stadtnetz von Kassel geführt.

Die Anbindung des nicht durch die Schiene erschlossenen Umlands erfolgt durch regionale Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des NVV, die teilweise ins Zentrum geführt und teilweise an der Stadtgrenze „gebrochen“ werden. Die 23 nach Kassel einbrechenden Regionalbuslinien erfüllen in Kassel zum Teil auch lokale Verkehrsfunktionen.

Das lokale ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel setzt sich aus den Schienenverkehrsmitteln Tram und RegioTram sowie dem städtischen und regionalen Busnetz zusammen. Zwischen den Haltepunkten Oberzwehren, Bahnhof Wilhelmshöhe, Hauptbahnhof und Obervellmar kann das Eisenbahnangebot im regionalen Schienenverkehr genutzt werden.

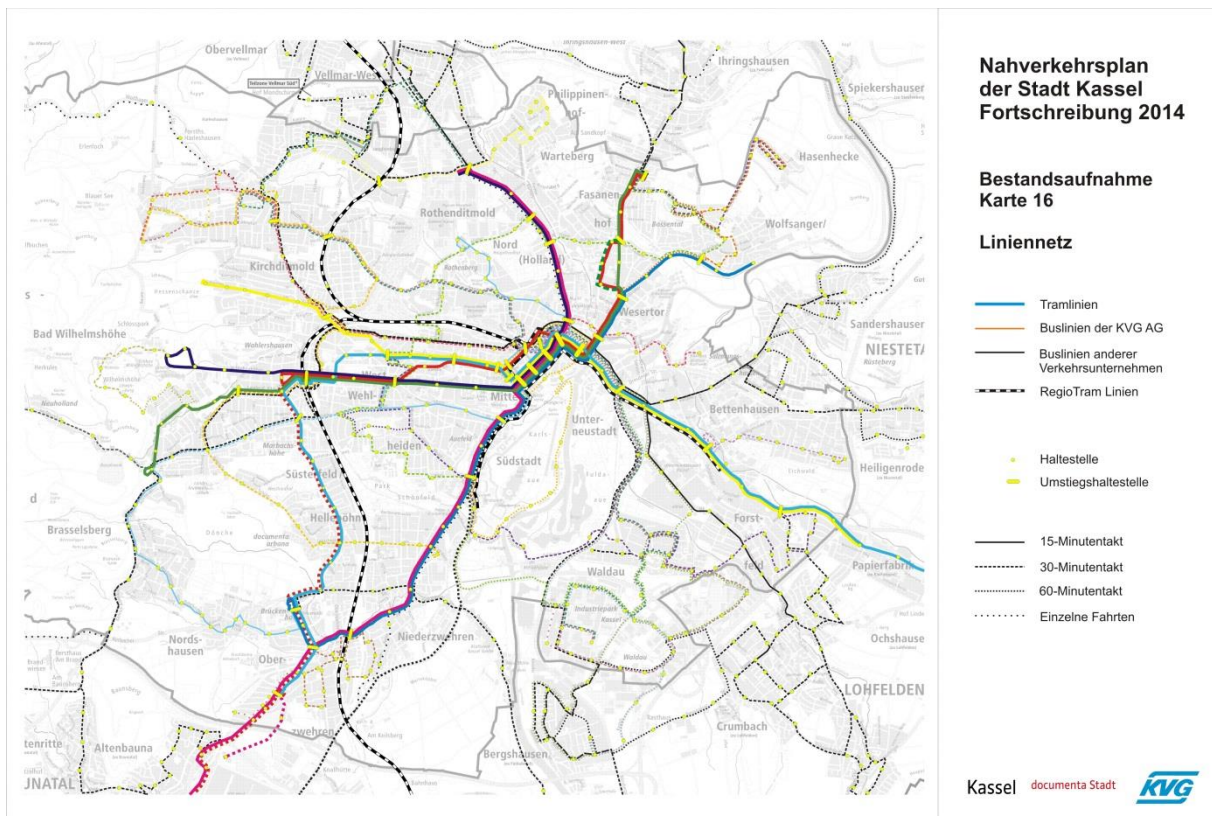


Abbildung 2: ÖPNV-Liniennetz der Stadt Kassel

7 Tram (Straßenbahn) Linien, die radial auf die Innenstadt zulaufen, bilden das Rückgrat des Stadtnetzes von Kassel. Alle Tram-Linien sind als Durchmesserlinien konzipiert und werden, bis auf die Linie 7, direkt durch die Fußgängerzone in der Königsstraße geführt.

Sie verkehren an Werktagen in der Hauptverkehrszeit¹ im 15-Minuten-Takt und überlagern sich auf wichtigen und potenzialstarken Verkehrsachsen zum 7,5-Minuten-Takt. In der Nebenverkehrszeit² wird auf allen Tram-Linien ein 30-Minuten-Takt angeboten, auf wichtigen Achsen ergibt sich dann durch Überlagerung ein 15-Minuten-Takt.

¹ Die Verkehrszeiten sind im Anforderungsprofil definiert. Die HVZ erstreckt sich von Mo – Fr zwischen 7:00 und 20:00 und am Samstag von 10:00 bis 18:00

² Die NVZ bezeichnet die Zeiten von Mo – Fr zwischen 5:00 und 7:00 sowie 20:00 und 24:00, am Samstag von 5:00 bis 10:00 und von 18:00 bis 24:00 sowie am Sonntag ganztags

Als Besonderheit ist zu erwähnen, dass 4 Tram-Linien die Stadtgrenzen überschreiten. Die Linie 1 bedient seit Oktober 2011 Vellmar, die Linie 4 bedient das Lossetal (Kaufungen, Helsa, Hessisch-Lichtenau), die Linien 5 und 7 bedienen Baunatal.

Ergänzt wird das Straßenbahnnetz durch ein Netz von 17 lokalen (städtischen) Buslinien, die an Werktagen im 30-Minuten Grundtakt diese Bereiche tangential untereinander oder teils direkt mit dem Zentrum, teils mit den ins Zentrum führenden Straßenbahnlinien verbinden. Der Übergang erfolgt an besonders ausgebauten Verknüpfungspunkten.

Das Busnetz erfüllt zum einen auf den tangentialen Linien eine Verbindungsfunktion, zum anderen in Quartieren eine Erschließungsfunktion. Bei einigen dieser Linien sind diese Funktionen verbunden, woraus mehrere sehr langlaufende Linien entstehen (Bsp. Linien 10, 12, 18, 19, 25, 27), die im Tagesverlauf unterschiedliche Linienwege und abschnittsweise variierende Bedienungsqualitäten aufweisen.

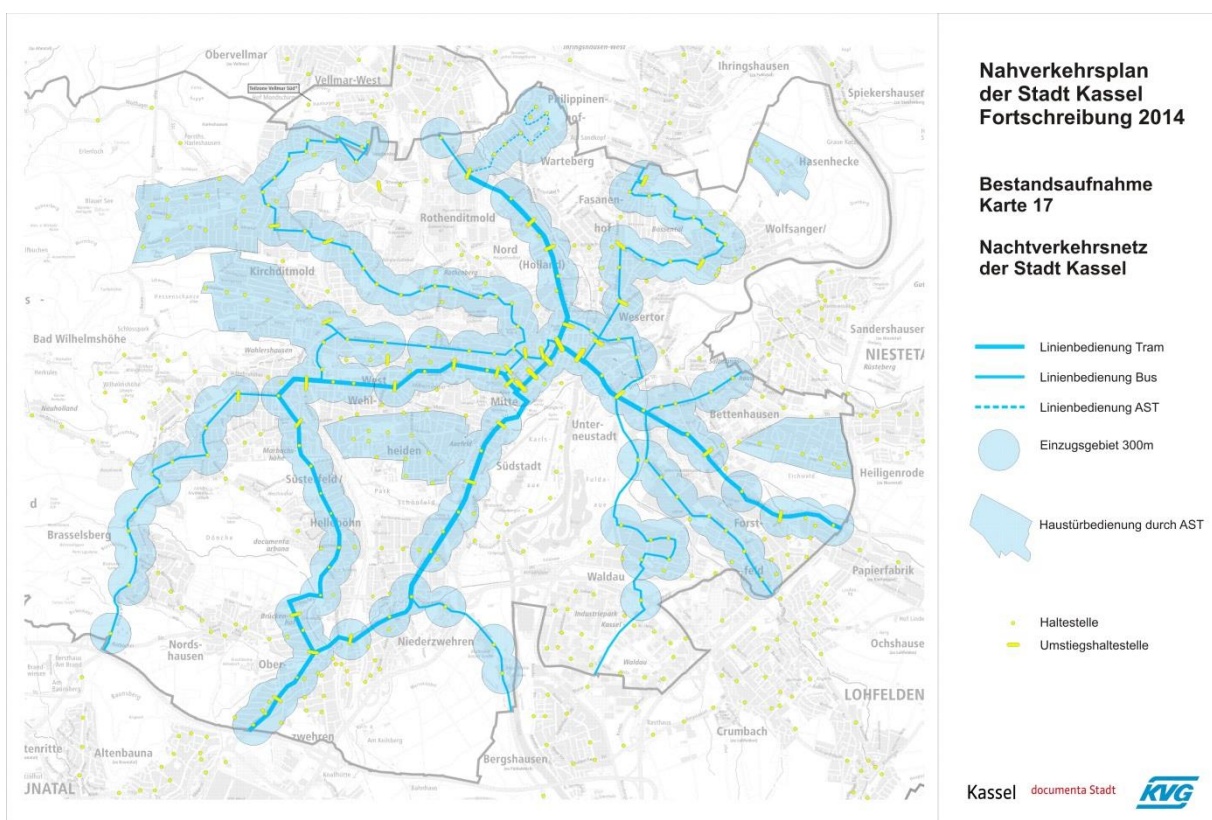


Abbildung 3: Nachtschwärmernetz

Das Angebot im Linienbusverkehr wird auf besonderen Relationen und zu nachfrageschwachen Zeiten durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen ergänzt.

In den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag wird ein Nachtverkehr, der so genannte „Nachtschwärmer“ angeboten. Das Nachtschwärmernetz unterscheidet sich von Tagverkehrsnetz. In ihm sind regionale und lokale Verkehre verknüpft.

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel ist in das Tarifsystem des Nordhessischen Verkehrs Verbundes (NVV) integriert. Auf die Verkehrsströme in Kassel selbst und im unmittelbaren

Umland zugeschnitten ist der Tarif „Kassel Plus“, der aus vielen Umlandgemeinden eine sehr kostengünstige Erreichbarkeit des Oberzentrums Kassel gewährleistet.

Fahrscheine sind derzeit in Bussen, Trams, an stationären Automaten), an den Vorverkaufsstellen sowie in den Kundenzentren erhältlich. Daneben gibt es in den Bereichen „Job-Ticket“, „Hotel-Ticket“, „Mobil-Ticket“ und „Kombi-Ticket“ so genannte Sondervertragskunden.

Im Vergleich zu ähnlich strukturierten Städten, ist, wie die Abbildung 4 zeigt, der ÖPNV-Anteil der von der Kasseler Bevölkerung zurückgelegten Wege am Gesamtverkehrsmarkt in Kassel überdurchschnittlich hoch.

Abschätzungen auf der Basis von Einnahmedaten und Erhebungsdaten aus verschiedenen Untersuchungen ergeben, dass die KVG im Jahr 2012 ca. 43 Millionen Fahrgäste befördert hat. Im Jahr 2005 waren es ca. 41 Millionen Fahrgäste. Bei einer mittleren Reiseweite im Netz von ca. 4,66 km pro Beförderungsfall hat sich damit die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von ca. 191,3 Mio. Km auf ca. 200,4 Mio. Km pro Jahr erhöht.

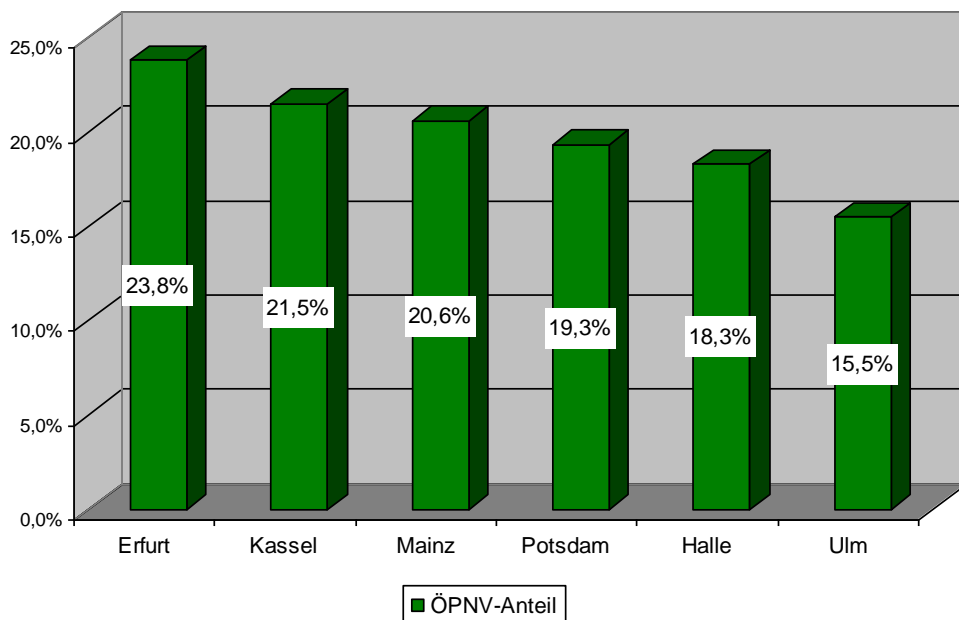


Abbildung 4: Vergleich des ÖPNV-Anteils in verschiedenen Städten³

Sehr großen Erfolg am Markt hat die 2007 eingeführte Nordhessenkarte 60plus. Insgesamt haben die Vertriebsanstrengungen der KVG in den letzten Jahren zu einer hohen Marktdurchdringung im Segment der Abo-Kunden, also der Kunden mit Jahreskarte oder Jobticket geführt. Darüber hinaus ist auch das Semesterticket zu nennen, dieses spiegelt sich jedoch nicht in der im Folgenden kartographisch dargestellten Auswertung wider.

³ Quelle: TU Dresden: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten 2008“ Bericht Kassel, Dresden 2009

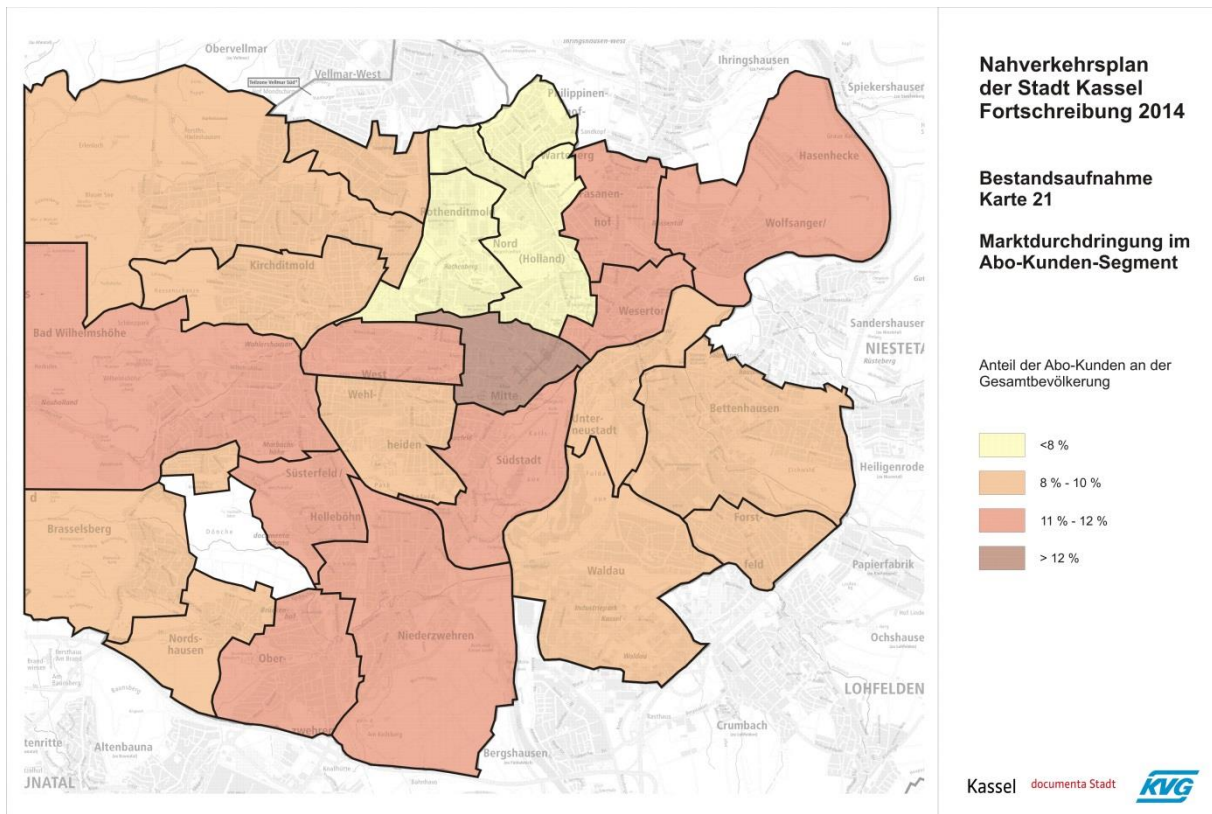


Abbildung 5: Marktdurchdringung im Bereich der Abo-Kunden

3 Entwicklungsrahmen des ÖPNV

Die Rahmenbedingungen des Verkehrsgeschehens (Status Quo und Prognose) werden in der so genannten Bestandsaufnahme dargestellt. Folgende Leitfragen sind wichtig:

- Wie werden sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in der Stadt Kassel in den nächsten 5 Jahren entwickeln und welchen Beitrag leistet der ÖPNV zur Mobilität der Menschen und zur Weiterentwicklung der Stadtstruktur?
- In welchem strategischen Rahmen muss sich der ÖPNV weiterentwickeln und welche Eckpunkte sind zu beachten, damit er seine Aufgaben für die Stadt und ihre Menschen in optimaler Weise erfüllen kann?

Die Einschätzung der künftigen Potenziale des ÖPNV in Kassel basiert auf einer umfassenden Bestandsaufnahme der vorhandenen Raumstrukturen, der demographischen Gegebenheiten und der Standortaspekte sowie der vorhandenen Prognosen zu deren Entwicklung in den nächsten 5 Jahren. Die Details sind dem Berichtsteil „Bestandsaufnahme“ (Langfassung, Kapitel 2-4 und 6-8) zu entnehmen.

3.1 Künftige Potenziale für den ÖPNV in Kassel

Ein hochwertiger ÖPNV in Kassel wird in Zukunft immer wichtiger, weil

- die Bevölkerung und zentralörtliche Bedeutung Kassels zunehmen wird,
- immer mehr Menschen auf ÖPNV angewiesen sein werden,
- das Mobilitätsverhalten der jüngeren Menschen zunehmend multimodal wird und ÖPNV das Rückgrat eines solchen multimodalen Verkehrsverhaltens ist,
- ein von vielen Menschen genutzter ÖPNV hilft, Kosten im Gesamtverkehr zu senken und
- dadurch die Lebensqualität in der Stadt Kassel zu steigern,
- ÖPNV hilft steigende Verkehrsströme umweltfreundlich zu bewältigen und
- Emissions- und Klimaziele zu erreichen.

ÖPNV wird für Wohnbevölkerung und Gewerbe zunehmend zu einem wesentlichen Faktor, der Wohnsitz- und Standortwahl beeinflusst.

Investitionen in einen guten ÖPNV sind damit Investitionen in die Lebensqualität und die Attraktivität des Standorts Kassel.

3.2 Raumstruktur

Die Stadt Kassel hat ca. 194.000 Einwohner (Stand 31.12.2011) und eine bebaute Fläche von ca. 70 km². Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 2.700 E/km². Es ist davon auszugehen, dass die Bevölkerungszahl der Stadt Kassel im Geltungszeitraum in etwa gleich bleiben wird.

Die wesentlichen Verkehrspotenziale liegen in den Wegen der Wohnbevölkerung und der sich nach Kassel bewegenden Umlandbevölkerung, der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, der Schülerinnen und Schüler, in den Wegen zu öffentlichen Einrichtungen, Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen, zu Einzelhandels- und Gesundheitseinrichtungen, sowie zu Tourismus-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

Insgesamt ist zu erwarten, dass die Anzahl der Wege innerhalb Kassels bzw. der Wege aus dem Umland in die Stadt (und damit das Gesamtpotenzial des Verkehrsmarkts) leicht zunehmen wird.

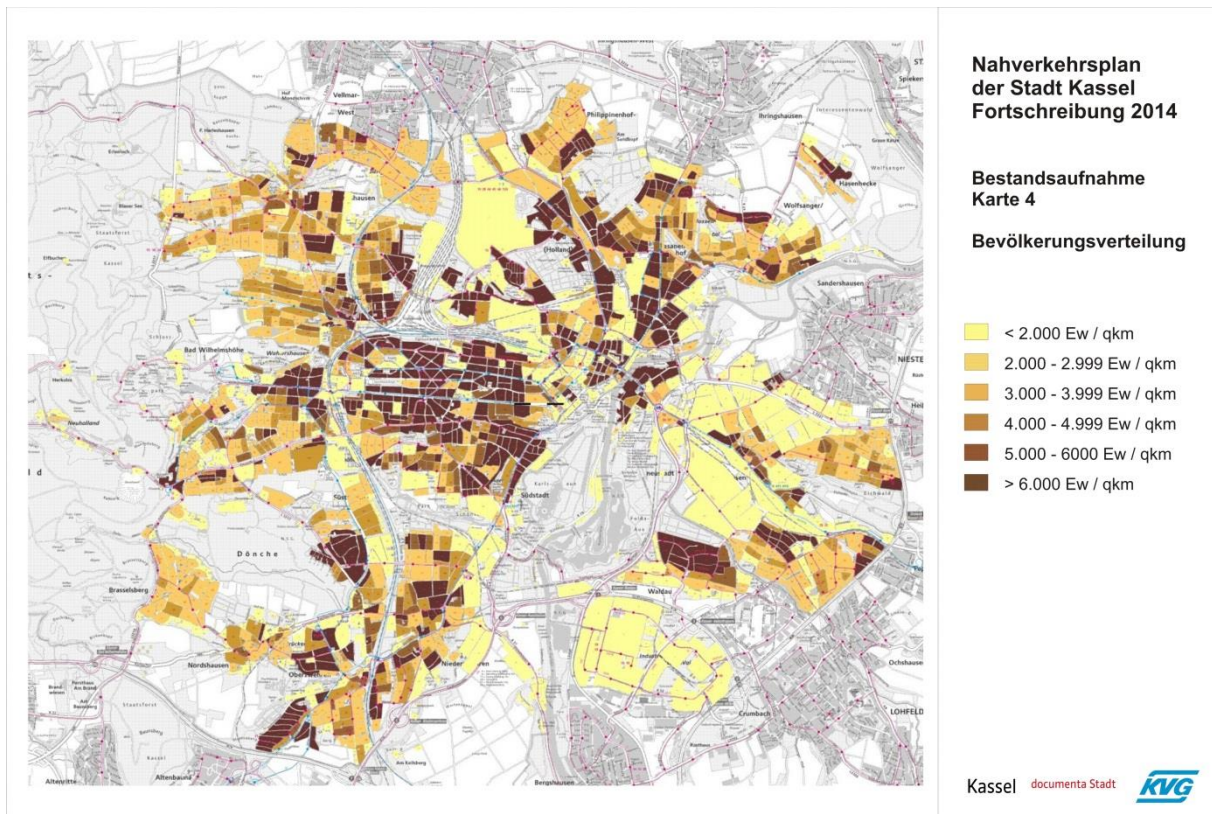


Abbildung 6: Bevölkerungsverteilung in Kassel⁴

In der Altersstruktur wird das mit dem Begriff „Demographischer Wandel“ umschriebene Phänomen der Überalterung der Gesellschaft zwar die Entwicklung beeinflussen, sie aber nicht so intensiv prägen, wie dies in strukturschwächeren Räumen der Fall ist. Auffällig ist jedoch, dass in den nächsten Jahren die Gruppe der 60- bis 68-jährigen zu Lasten der anderen Altersgruppen stark anwachsen wird. Das kann grundsätzliche Auswirkungen auf den Mobilitätsmarkt haben, diese Auswirkungen hängen jedoch sehr stark von anderen Einflussfaktoren (Wanderungsbewegungen, Renteneintrittsalter etc.) ab und sind nur bedingt absehbar. Aussagen zum Mobilitätsverhalten der wachsenden Gruppe der über 65-jährigen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt schwierig. Tendenziell dürfte der ÖPNV von diesem Trend jedoch eher profitieren.

Innerhalb der Stadt zeichnen sich sehr leichte Verschiebungen in der Einwohnerstruktur ab, die insbesondere durch einen Bevölkerungsgewinn der zentralen, gut angebundenen und ausgestatteten Stadtteile gekennzeichnet sind.

Neben der Bevölkerungsverteilung und zahlreichen sozialgeographischen Aspekten wurden auch räumliche Muster hinsichtlich der Infrastrukturstandorte, Freizeiteinrichtungen, weitere öffentliche Einrichtungen in Bezug auf Arbeitsplatzdichten, Bildungsstandorte und Einkaufsbereiche sowie Mobilitätsströme untersucht.

⁴ Quelle: Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation

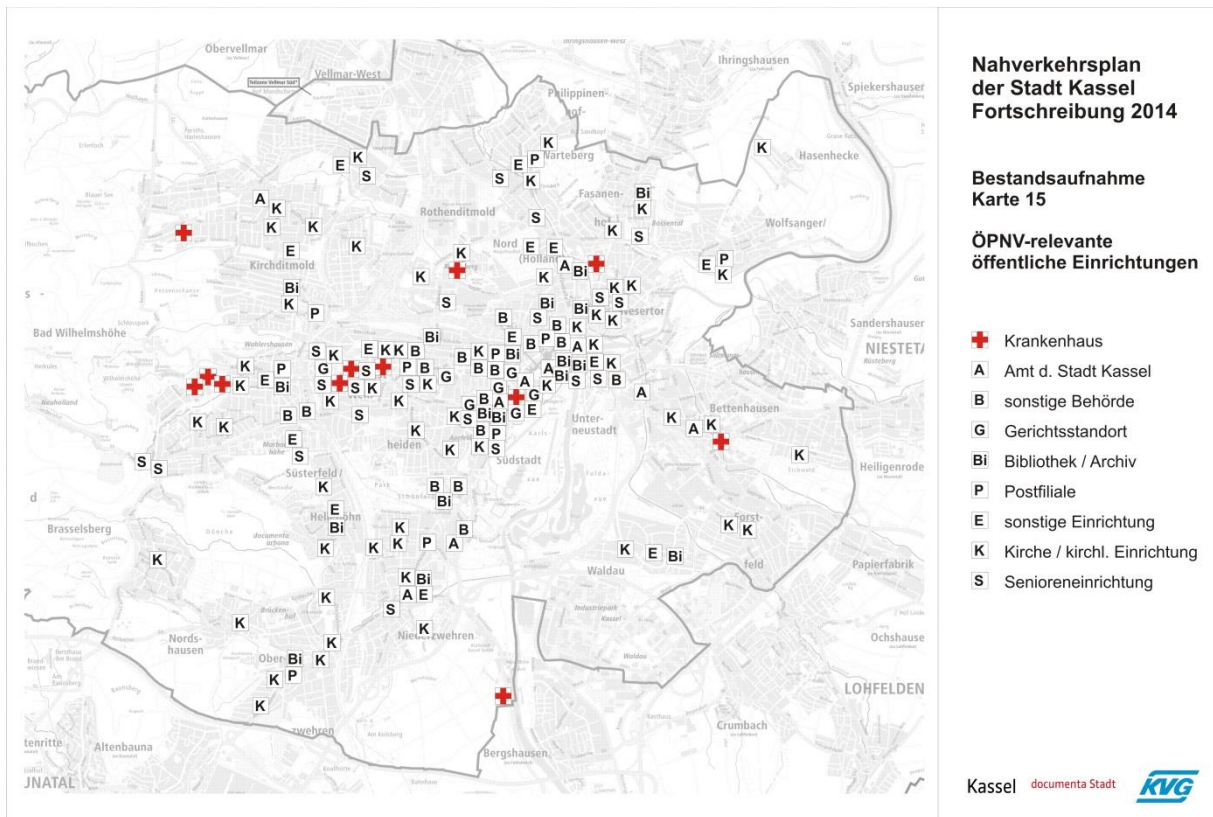


Abbildung 7: Infrastruktureinrichtungen in Kassel

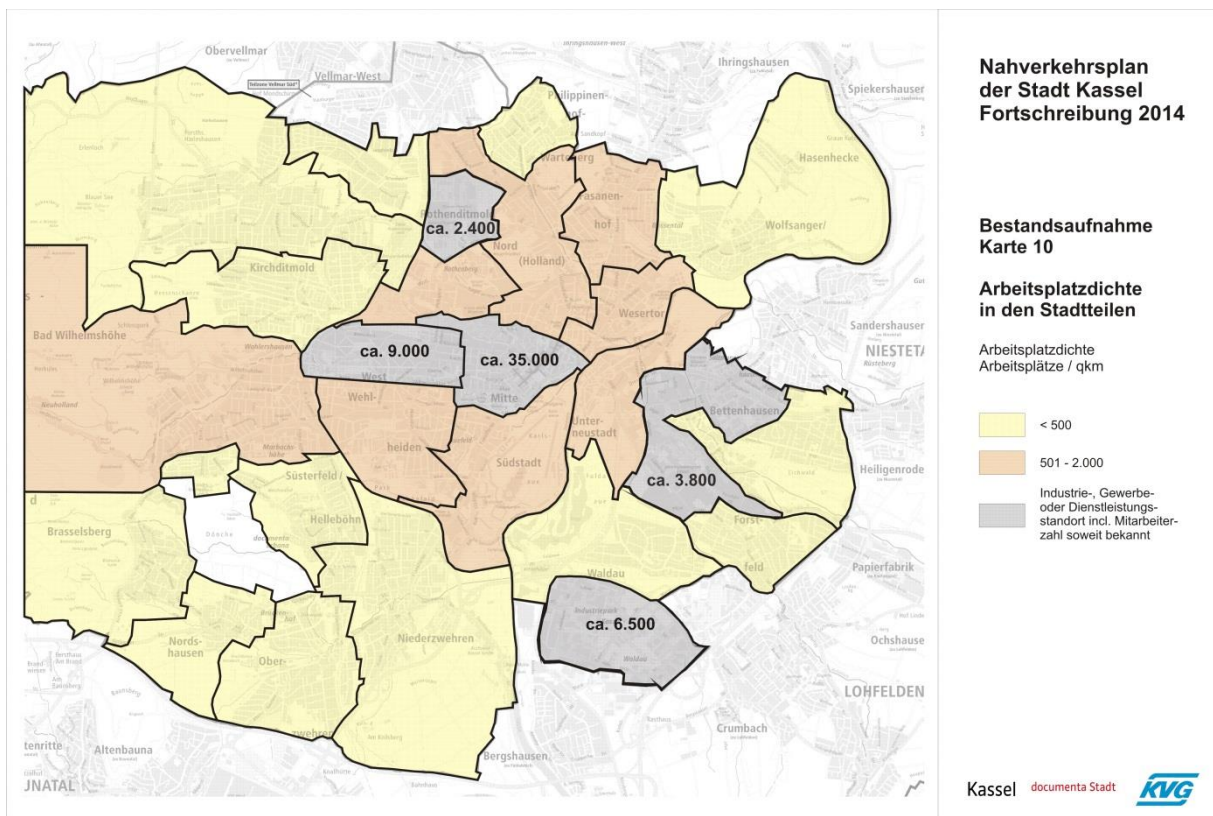


Abbildung 8: Arbeitsplatzdichte in Kassel

In Abbildung 7 und Abbildung 8 sind exemplarisch ausgewählte Karten dargestellt. Im Hinblick auf die Differenzierung und Hierarchisierung des Verkehrsraums lassen sie Muster erkennen, auf deren Basis eine Netzebenenstruktur entwickelt werden kann.

Die Stadtstruktur birgt auf der einen Seite Kundenpotenziale für den ÖPNV, auf der anderen Seite trägt der ÖPNV erheblich zur Attraktivität und Funktionalität der Stadtstruktur bei.

Aus der geographischen Anordnung der Strukturen in Verbindung mit den oben genannten weiteren Faktoren, den aktuellen Mobilitätskennwerten und exogenen Einflussfaktoren ergibt sich, in Bezug auf die Verkehrspotenziale, eine Differenzierung in Raumtypen mit unterschiedlichen Potenzialen für den ÖPNV.

In einem weiteren Schritt ergeben sich aus der Anordnung dieser Raumtypen und einer Analyse der Verkehrsströme Achsen oder Erschließungsbereiche mit unterschiedlichen verkehrlichen Anforderungen.

Übertragen auf den ÖPNV führt dies zu einer hierarchischen Gliederung des Netzes, es bietet sich an, Netzebenen zu etablieren, Achsen und Erschließungsbereiche den Netzebenen zuzuordnen und für die Netzebenen Anforderungen an das Angebot zu formulieren.

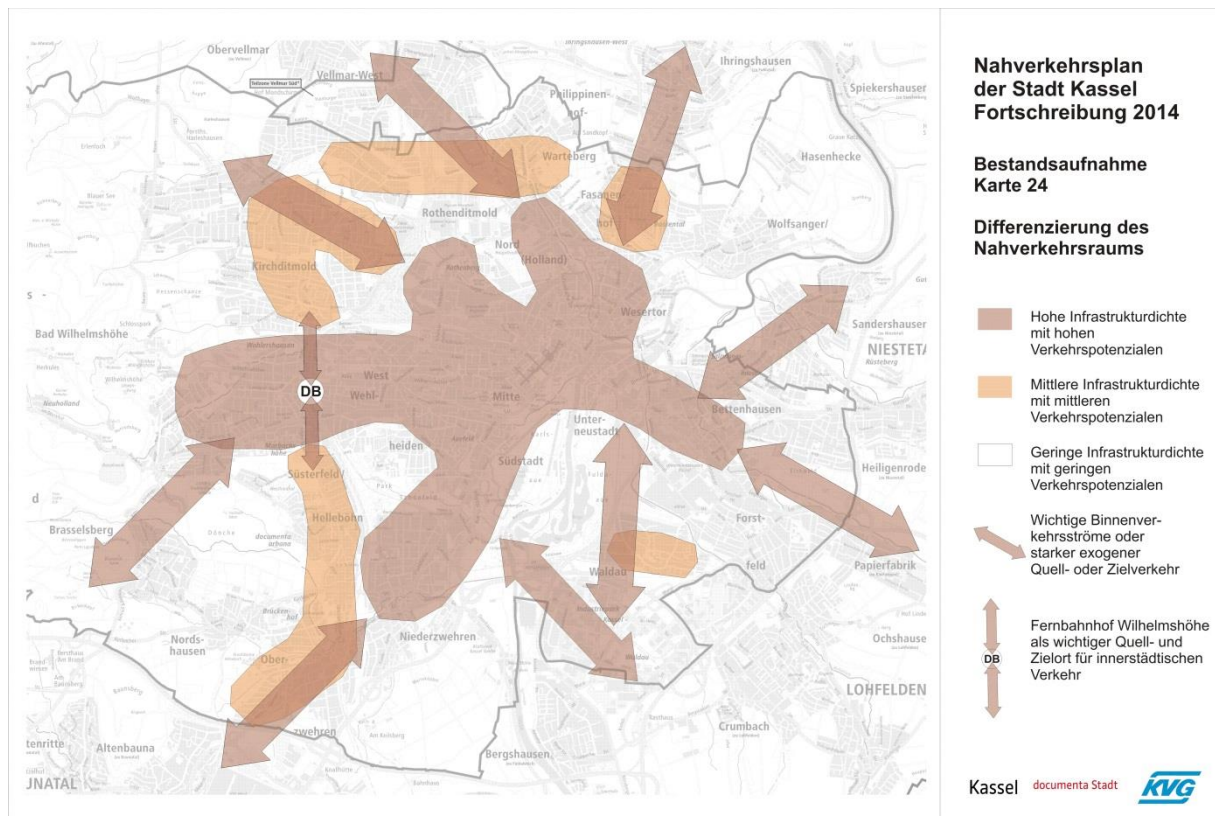


Abbildung 9: Ableitung räumlicher Muster als Basis für ein Netzebenenmodell

3.3 Wichtige Kundengruppen

Ein wichtiges Marktsegment mit hohen Zugewinnpotenzialen für den ÖPNV liegt im

- Freizeitverkehr und im
- Einkaufs- und Versorgungsverkehr.

Zu beiden Zwecken finden Wege in der Regel außerhalb der Schul- und Berufsverkehrsspitzen statt, so dass in den Fahrzeugen auch die bei Fahrgastzugewinnen erforderlichen Kapazitäten vorhanden sind.

Die folgende Abbildung veranschaulicht, dass wesentlich mehr Einwohner Kassels im Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr unterwegs sind, als im Berufs- und Ausbildungsverkehr und dass gleichzeitig der ÖPNV-Anteil in den erstgenannten Marktsegmenten geringer ist, als in den letztgenannten. Hier liegen große Chancen für den ÖPNV, wenn er sich den Wünschen der wahlfreien, also nicht auf den ÖPNV angewiesenen Kunden in diesen Segmenten anpassen und hier ein noch attraktiveres Angebot etablieren kann.

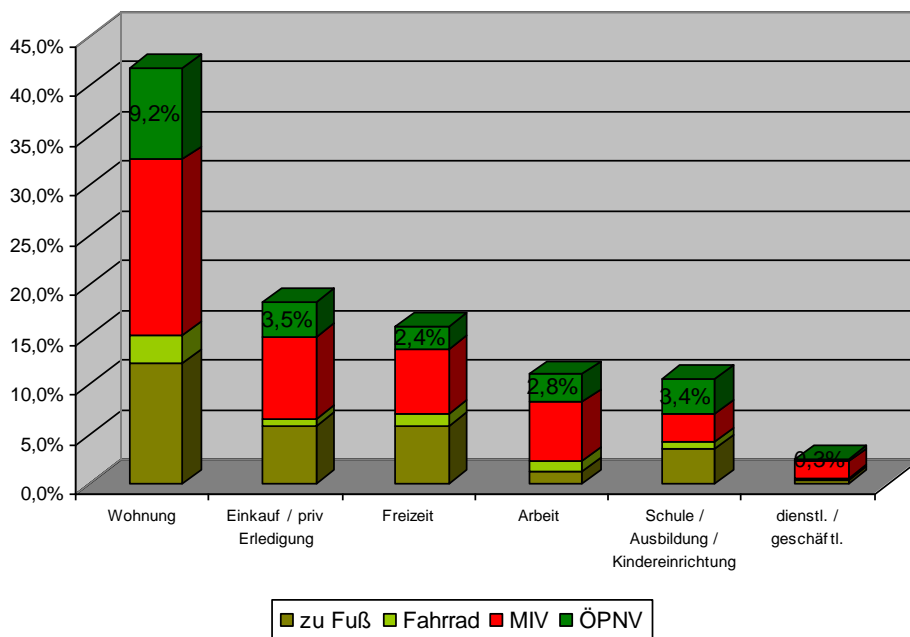


Abbildung 10: Die im jeweiligen Hauptverkehrsmittel zurückgelegten Wege, differenziert nach Wegzwecken und Anteil am Gesamtwegeaufkommen⁵

Hohe Verkehrspotenziale liegen auch im Berufs-, Schüler- und Ausbildungsverkehr. Im Schüler- und Ausbildungsverkehr sind viele Kunden für weitere Entfernungen auf den ÖPNV angewiesen, im Berufsverkehr bewegen sich überwiegend wahlfreie Kunden. In beiden Klassen ist der ÖPNV-Anteil höher als im Durchschnitt aller Wegzwecke. Zu beachten ist, dass Berufs- und Schulverkehr mit Aufkommensspitzen verbunden sind und sich neben der Frage möglicher Zugewinnpotenziale auch die Frage stellt, wo Kapazitäten zur Aufnahme zusätzlicher Kunden erforderlich wären und ob und wie diese bereitgestellt werden können.

Zu berücksichtigen sind bei der Gestaltung der Verkehre auch Pendlerströme in das und aus dem Umland (siehe hierzu Langfassung „Bestandsaufnahme“, Kapitel 4.3.2).

⁵ Quelle: TU Dresden: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten 2008“ Bericht Kassel, Dresden 2009

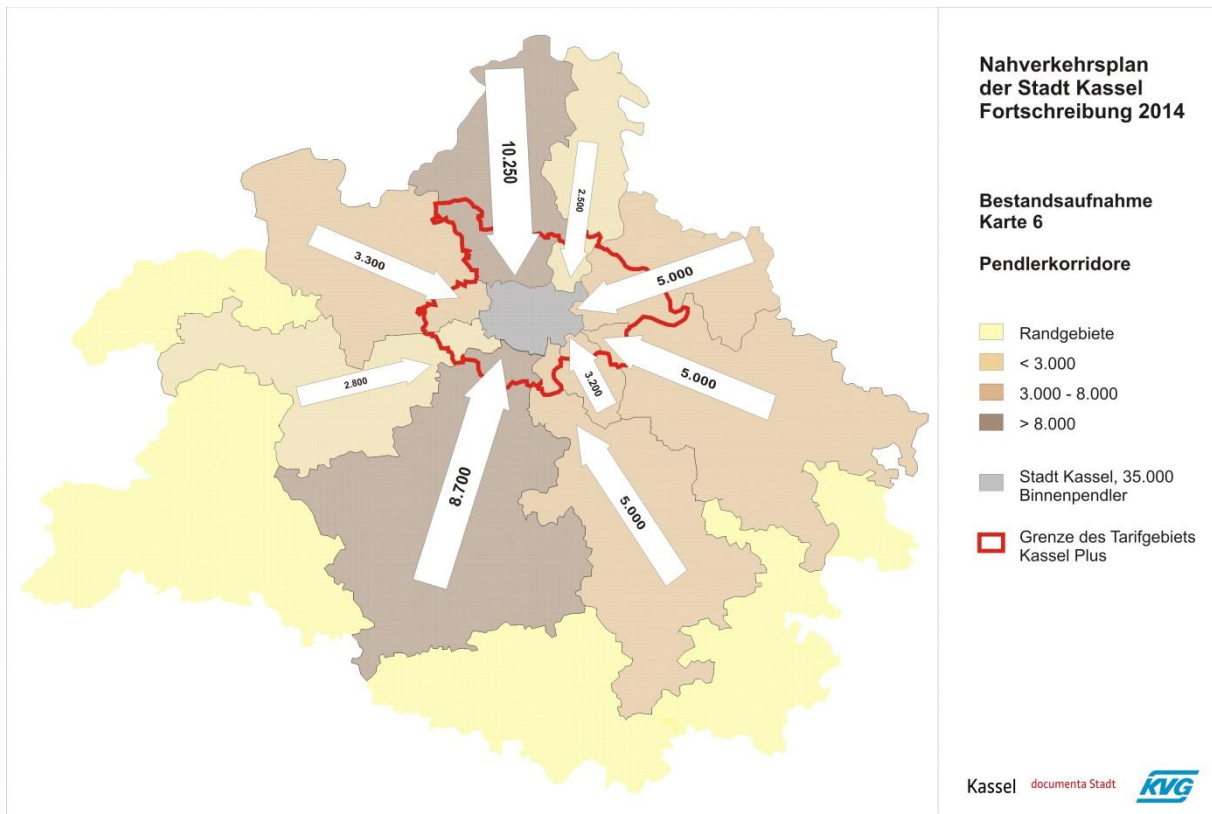


Abbildung 11: Pendlerkorridore im Stadt-Umland-Verkehr

Aufgrund der guten Konkurrenzsituation des ÖPNV sind im Hinblick auf Kundengewinnung, -bindung und Daseinsvorsorge

- hochwertige und transparente Angebote auf innenstadtorientierten Wegen und
- hochwertige, mit dem Angebot auf den Hauptachsen kompatible Verkehre mit Erschließungs- und Tangentialfunktionen

von großer Bedeutung.

3.4 Verhaltenseffekte

Der Verkehrsmarkt ändert sich nicht nur quantitativ, er erfährt auch tiefgreifende qualitative Veränderungen. Insbesondere in den hochurbanen Bereichen steigt die Bedeutung intermodaler Verkehrsangebote. Durchaus in Konkurrenz zum ÖPNV steht der Trend zu Strukturen, die Nahmobilität durch Zufußgehen und Radfahren fördern.

Untersuchungen zum Verkehrsverhalten⁶ zeigen, dass

- die Zahl der Senioren, die über einen Pkw verfügen ansteigt,

⁶ Siehe: Sommer und Krichel: Wer nutzt welche Verkehrsmittel? In: Der Nahverkehr 3 / 2012

- die Pkw-Verfügbarkeit in der Gruppe der Schüler und Auszubildenden zurückgeht,
- der Trend „weg vom“ Pkw-Besitz zugunsten des Anstiegs der Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit (unabhängig davon, ob man ein Auto besitzt oder ausleiht) stärker wird, insbesondere in der Gruppe der „jungen Erwachsenen“.

Derzeit lässt sich über die Folgen für den Verkehrsmarkt nur spekulieren, sicher scheinen für den Prognosezeitraum folgende Annahmen:

- Der Anteil der ÖPNV-Zwangskunden bei den über 65-jährigen wird sinken, mehr Senioren werden „wahlfrei“ sein. Gleichzeitig steigt die Mobilität („Wegehäufigkeit“) dieser Bevölkerungsgruppe.
- Umgekehrt werden, nicht zuletzt infolge der Etablierung des Semestertickets, mehr junge Erwachsene keinen eigenen Pkw besitzen und damit den ÖPNV und multimodale Angebote verstärkt nutzen.
- Veränderte Mobilitätsgewohnheiten werden Verschiebungen der Marktanteile hin zu Verkehrsangeboten des Umweltverbunds mit sich bringen. Hier steht jedoch nicht unbedingt der ÖPNV im Fokus, immer mehr an Bedeutung gewinnen Fahrradnutzung und Car-Sharing.
- Dieser so genannte „Umweltverbund“ benötigt als Rückgrat immer einen guten ÖPNV.
- Informations- und Kommunikationstechnologien spielen auch bei der Nutzung des ÖPNV (bzw. inter-/multimodaler Angebote) eine immer größere Rolle (Buchung, Kauf, Abrechnung, Routenplanung, Information allgemein)

Damit wird es für Mobilitätsdienstleister an einem Standort immer wichtiger, sich frühzeitig diesem Trend hin zu inter- oder multimodalem Verkehrsverhalten zu stellen.

Bezogen auf Kassel lassen sich die Effekte räumlich differenzieren. Die Bestandsaufnahme zeigt, dass in den zentralen Quartieren und in der Nordstadt die Pkw-Verfügbarkeit relativ gering ist. Gerade in den hochurbanen Quartieren gewinnt der ÖPNV aufgrund eines veränderten Mobilitätsverhaltens der Menschen in Zukunft noch mehr an Bedeutung.

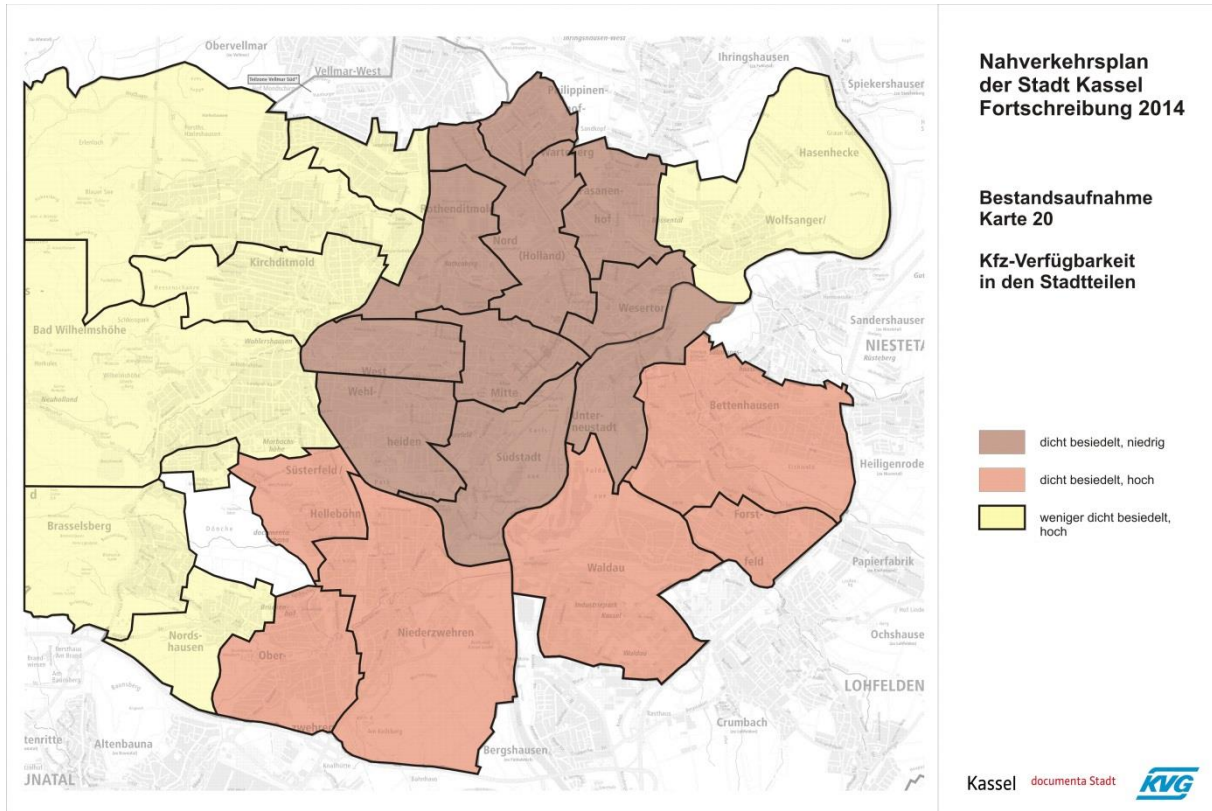


Abbildung 12: Pkw-Verfügbarkeit

3.5 Wie muss das Netz der Zukunft aussehen?

Die Bestandsaufnahme zeigt eindeutig, dass in Netzbereichen, in denen

- ein dichter Takt,
- ein transparentes Netz mit einheitlichen Routen, gut merkbaren Reiseketten und systematischen Umstiegen,
- konkurrenzfähige Reisezeiten,
- komfortable und funktionale Verkehrsmittel und Haltestellen,
- geringen Informationsbedarf und
- auf die Verkehrsfunktion zugeschnittene Produkte mit garantierter Qualität und wiedererkennbaren Produktmerkmalen

bereits heute etabliert sind, die Marktausschöpfung im ÖPNV deutlich höher ist als in Bereichen mit wechselnden Linienführungen, Bedienungszeitfenstern und unterschiedlichen Umsteigepunkten und Reiseketten.

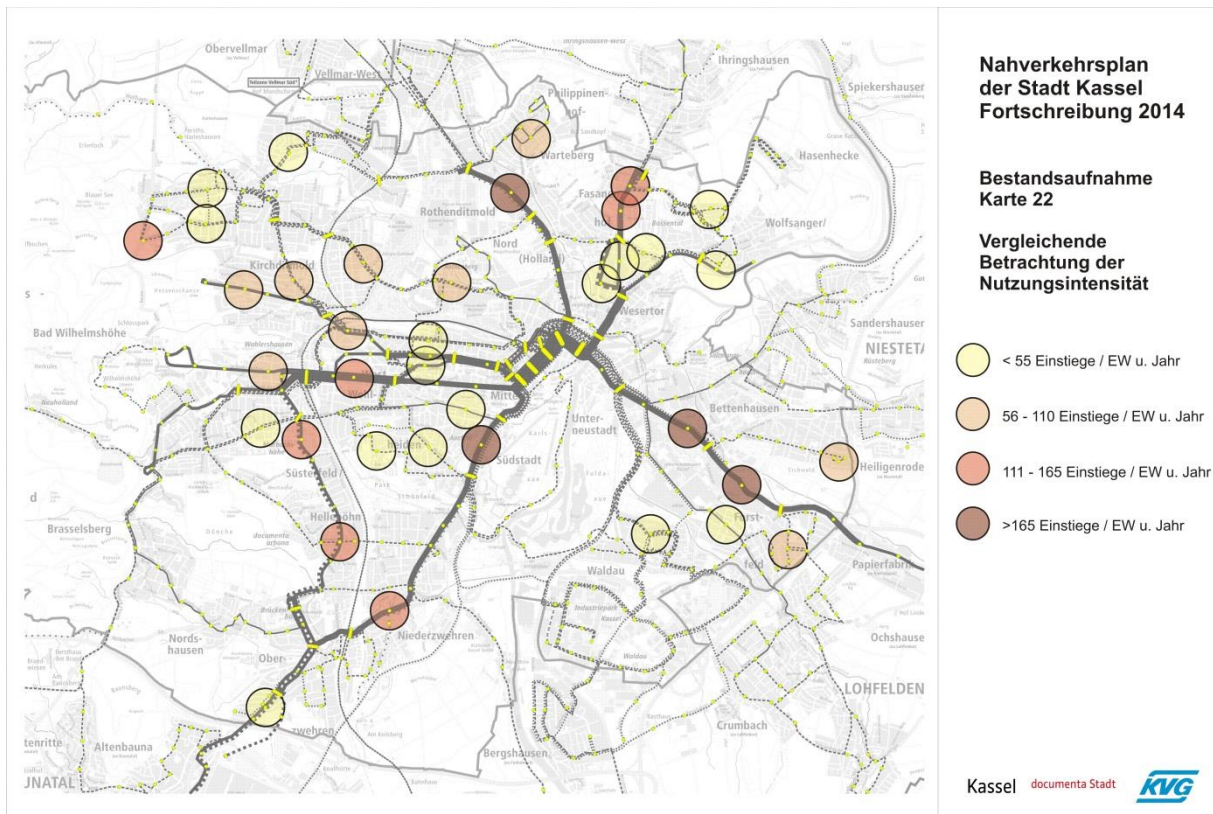


Abbildung 13: Nutzungsintensität in Netzbereichen mit unterschiedlicher Angebotsausprägung

Daraus lässt sich ableiten, dass ein leichter verständliches Netz Potenziale für den Marktanteil des ÖPNV in Kassel bietet und sich ein solches Netz einfacher betreiben und effektiver kommunizieren lässt und damit für Kunden begreifbarer, leichter nutzbar und attraktiver ist.

4 Anforderungsprofil

Aus der detaillierten Analyse räumlicher, soziodemographischer und verkehrlicher Strukturen wird ein Anforderungsprofil entwickelt, das für alle relevanten Aspekte des ÖPNV Qualitätsanforderungen als Prüfmaßstab festlegt und im Sinne einer angemessenen Bedienung Mindeststandards definiert.

Das Anforderungsprofil umfasst folgende Aspekte:

- Grundsätze der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Kassel
- Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes

- Grundsätze zur Kooperation mit dem NVV, den benachbarten Aufgabenträgern und den angrenzenden Kommunen im Rahmen der Gestaltung eines aufeinander abgestimmten, gut kommunizierbaren ÖPNV-Angebots im Kassel Plus Raum⁷
- Festlegung der Bedienungszeitfenster
- Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes auf Basis der in der Bestandsaufnahme abgegrenzten Verkehrs- und Strukturraumtypen
- Vorgaben zur Verbesserung der Transparenz des ÖPNV-Angebots durch Netzgestaltung und Produktbildung
- Qualitätsvorgaben zu Bedienungsfrequenzen, Reisezeiten und Flächenerschließung
- Vorgaben zu Verknüpfungspunkten und Anschlüssen im Liniennetz
- Qualitätsvorgaben zur Ausstattung der stationären Infrastruktur und der Fahrzeuge
- Vorgaben zu Maßen, Ausstattung und Konfiguration der Fahrzeuge
- Vorgaben zur Fahrgastinformation
- Vorgaben zu Schnittstellen mit dem „gebietsgrenzüberschreitenden“ regionalen und lokalen ÖPNV
- Vorgaben für Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern

Das Anforderungsprofil bildet damit den konzeptionellen Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV für den Geltungszeitraum. An seinen Vorgaben wird in einem weiteren Arbeitsschritt das aktuelle ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel gemessen. Das Ergebnis dieser Analyse ist die Basis der Maßnahmenkonzeption. Diese beinhaltet die Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Kassel, die zur Erreichung der Vorgaben des Anforderungsprofils beitragen sollen.

In der hier vorliegenden Kurzfassung liegt der Darstellungsschwerpunkt auf den strategischen Zielen im Hinblick auf die Netzgestaltung. Wie oben formuliert enthält das Anforderungsprofil darüber hinaus zahlreiche weitere Vorgaben, die jedoch hier nur kurz angedeutet werden. Im Einzelnen sind sie in der Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ zu entnehmen.

⁷ Der Begriff „Kassel Plus Raum“ bezeichnet das Tarifgebiet im unmittelbaren Umland der Stadt Kassel. Er ist gekennzeichnet durch eine hohe Siedlungs- und Verkehrsdichte. Er umfasst die Städte Baunatal, Kassel und Vellmar sowie die Gemeinden Ahnatal, Calden, Espenau, Fuldabrück, Fuldatal, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niestetal, Schauenburg und Staufenberg. Aufgrund der intensiven Verflechtungen ist in diesem Raum eine abgestimmte ÖPNV-Konzeption von besonderer Bedeutung.

4.1 Barrierefreiheit

Gemäß § 8 (3) des Personenbeförderungsgesetzes hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dazu werden im Entwicklungskonzept die Maßnahmen aufgezeigt, die innerhalb des Geltungszeitraums der Fortschreibung erforderlich und finanzierbar sind. Es sind Kategorien zu entwickeln. Die unter Netzaspekten und unter strukturellen Gesichtspunkten dringlichsten Maßnahmen sind mit Priorität umzusetzen.

4.2 Strategische Ausrichtung

Während in der Vergangenheit der Schwerpunkt der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots vorwiegend im Rahmen eines quantitativen Ansatzes (Erweiterung des Tramnetzes, räumliche Ausweitung der Angebote) erfolgte, ist es in Zukunft erforderlich, neue Akzente durch optimierte Planung und Ressourcennutzung zu setzen. Ziel ist es, Ressourcen so optimal zu nutzen, dass bei gleichem oder sinkendem Aufwand, das Angebot transparenter und attraktiver wird.

4.3 Netzgestaltung

Es sollen folgende Akzente gesetzt werden:

- Das Netz soll klar strukturiert sein.
- Es soll, in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung einer Achse, ein dichter Bedienungstakt angeboten werden.
- Ressourcen sollen auf potentialstarken Achsen gebündelt werden.
- Es sollen einheitliche Bedienungszeitfenster etabliert werden.
- Informationsbedarf soll gering sein.
- Fahrzeiten sollen kurz sein.
- Einheitliche Wegeketten sollen etabliert werden (d.h. für jede Relation ist die Reisekette, egal wann, die gleiche).
- Produkte sollen etabliert werden (Quartiersbusse, Freizeitlinien etc.), dadurch soll die Kommunikation erleichtert und die Vermarktung verbessert werden. Es wird ermöglicht, ein Angebot genau auf eine bestimmte Verkehrsaufgabe zuzuschneiden.

Das soll insgesamt auf Basis der hierarchischen Gliederung des Netzes geschehen, die sich aus der Bestandsaufnahme ergibt. Zentraler Aspekt des Anforderungsprofils ist das, mit Qualitätsvorgaben untermauerte, Netzebenenmodell, das neben Vorgaben zu

- Bedienungs-
- Verbindungs- und
- Erschließungsqualität

auch die Etablierung einheitlicher Bedienungszeitfenster im gesamten Netz vorsieht.



Abbildung 14: Netzebenenmodell auf Basis der Differenzierung des Nahverkehrsraums

In den Vorgaben zur Netzgestaltung wird deutlich, wie die oben beschriebene strategische Ausrichtung in der Praxis vollzogen werden soll:

- Einsatz der vorhandenen Ressourcen dort, wo sie die Fahrgastpotenziale des ÖPNV bei wirtschaftlich optimierter Betriebsdurchführung am besten ausschöpfen („Optimierung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses“)
- Definition der erforderlichen Infrastruktur auf Basis des entwickelten Netzkonzepts
- Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung unter Berücksichtigung der in den verschiedenen Strukturraumtypen vorzufindenden Anforderungen (Sicherung einer „Grundversorgung“ als Mindeststandard in allen Stadtgebieten)

- Transparenz; Merkbarkeit und leichte Vermarktungsfähigkeit des Netzes („Kundenorientierung“)

Daher sind zur Steigerung der Akzeptanz des Angebots folgende Ziele bei der Weiterentwicklung des ÖPNV in der Stadt Kassel zu beachten

- konkurrenzfähige Reisezeiten im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern,
- Verbindungskomfort (insb. durch geringe Anzahl von Umstiegen)⁸,
- gleiche Reisekette mit einheitlichen Linienwegen für die gleiche Relation über alle Verkehrszeiten und Verkehrstage,
- netzweit einheitliche Bedienungszeitfenster,
- angemessenes Platzangebot in stark frequentierten Netzbereichen,
- einheitliche, wieder erkennbare Produktmerkmale,
- Ressourcenkonzentration auf potenzialstarke Achsen.

Auf diesem Wege soll die Kundenfreundlichkeit erhöht, Zugangshemmnisse abgebaut und damit auch neue Kundengruppen angesprochen werden. Im Ergebnis soll die Marktaus-schöpfung verbessert und gleichzeitig eine ausreichende Verkehrsbedienung als Mindest-standards in allen Stadtgebieten sichergestellt werden.

Den Netzebenen werden die entsprechenden Qualitätsvorgaben zugeordnet.

⁸ Grundsätzlich geht man von der Direktverbindung als Optimalzustand aus. Erfahrungen aus ÖPNV-Systemen vergleichbarer Städte zeigen, dass Umstiege in Kauf genommen werden, wenn bei hoher Taktfrequenz eine systematische, gut merkbare und verlässliche Reisekette gewährleistet ist

	Mo-Fr	Takt in den Netzebenen			Sa	Takt in den Netzebenen			So	Takt in den Netzebenen		
		1	2	3		1	2	3		1	2	3
NVZ	05:00 – 07:00	15	30	30*	05:00 – 10:00	15	30	30*	10:00 – 24:00	15	30	30*
HVZ	07:00 – 20:00	7,5	15	30	10:00 – 18:00	7,5	15	30				
NVZ	20:00 – 24:00	15	30	30*	18:00 – 24:00	15	30	30*				
NV	24:00 – 05:00	bedarfsorientiert			24:00 – 05:00	bedarfsorientiert			24:00 – 10:00	bedarfsorientiert		

Tabelle 1: Bedienungszeitfenster und netzebenenspezifische Taktvorgaben (* in der Netzebene 3 ggf. durch AST-Einsatz)

Erläuterungen:

Die Nebenverkehrszeit (NVZ) ist gekennzeichnet durch frühen und späten Berufsverkehr und Wege, die gezielt auf bestimmte Orte und Zeiten ausgerichtet sind. Die Nachfrage ist in der Regel schwach bis mittel. Der Verkehr in der Nebenverkehrszeit ist überwiegend nicht spontan, so dass eine hohe zeitliche Flexibilität durch dichte Takte gegenüber einer gezielten und bedarfsgerechten Anbindung der Quellen und Ziele von geringerer Bedeutung ist. Eine Ausnahme bildet in der späten Nebenverkehrszeit der Freizeitverkehr. Hier ist zeitliche Flexibilität wichtig, aufgrund der geringeren Nachfragepotenziale ist aber eine geringere Takt-dichte als in der Hauptverkehrszeit ausreichend.

Die Hauptverkehrszeit (HVZ) ist gekennzeichnet durch Berufsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufs- und Versorgungsverkehr, hohe Nachfrage sowie einen hohen Anteil spontaner Wege. Wegen der erforderlichen hohen zeitlichen Flexibilität und der hohen Kapazitätsanforderungen ist ein dichter Takt wichtig. Aufgrund der Verlängerung von Öffnungszeiten, der Entwicklung zu Nachmittagsunterricht, flexibler Arbeitszeitmodelle und des Universitätsbetriebs ist eine Unterteilung der Hauptverkehrszeit in eine Früh-, Mittags- und Nachmittagsspitze von geringerer Bedeutung als früher.

Der Nachtverkehr ist durch geringe Nachfrage gekennzeichnet. Er umfasst im Wesentlichen sowohl spontanen Freizeitverkehr als auch nächtlichen Berufsverkehr. Er ist bedarfsorientiert, ggf. auch bedarfsgesteuert, zu gestalten.

4.4 Weitere wesentliche Aspekte des Anforderungsprofils

Das Anforderungsprofil enthält weiterhin Vorgaben zu folgenden Aspekten:

- Beachtung der Grundsätze des Gender Mainstreaming (siehe Langfassung Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 2.4)
- Barrierefreiheit im Bereich der stationären und mobilen Infrastruktur sowie im Bereich der Fahrgastinformation (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 3, 7, 8.5 und 9)
- Kooperation im Kassel Plus Raum (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 4)
- Haltestellen (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 7)
- Fahrzeuge (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 8)
- Fahrgastinformation (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 9)
- Tarif und Vertrieb (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 10 und 11)
- Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 12)
- Qualitätssicherung (siehe Langfassung dem Berichtsteil „Anforderungsprofil“ Kapitel 13)

5 Mängelanalyse

Im Rahmen der Mängelanalyse wird der „Ist-Zustand“ im Netz mit dem „Soll-Zustand“ gemäß Anforderungsprofil abgeglichen.

Alle Kriterien des Anforderungsprofils werden operationalisiert und „messbar gemacht“. Dies ist im reinen Abgleich quantitativer Vorgaben einfach, qualitative Vorgaben, wie zum Beispiel die „Netztransparenz“ werden anhand konkreter Kriterien auf ihre Konformität mit dem Anforderungsprofil geprüft.

Die detaillierte Analyse inklusive methodischer Erläuterungen und tabellarischer Anhänge sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Mängelanalyse“ zu entnehmen.

5.1 Barrierefreiheit

Die Haltestellenausstattung erfüllt in großen Teilen die Vorgaben zur Barrierefreiheit. Wie die Tabelle 2 zeigt, ist an nahezu allen Tramhaltestellen und an etwas über 40% der Bushaltestellen ein höhengleicher Einstieg vorhanden. Taktile Leitsysteme sind schwerpunktmäßig bei den Verknüpfungspunkten und an etwas über einem Drittel der Tramhaltestellen vorhanden.

Vorgabe	Tramhaltestelle	Bushaltestelle	Verknüpfungspunkt
Ermöglichung höhengleichen Einstiegs	94%	41%	89%
Stellflächen für Rollstühle oder Kinderwagen	100%	88%	100%
Taktiler Leitsystem	36%	16%	56%
Audiovisuelle DFI	40%	13%	89%

Tabelle 2: Barrierefreiheit der Haltestellen

Im Fahrzeugbereich sind mit Ersetzen der alten Hochflurtrams durch moderne Niederflurfahrzeuge sowohl im Tram- als auch im Busbereich die Vorgaben zur Barrierefreiheit erfüllt.

5.2 Netzgestaltung

Hinsichtlich der Vorgaben des Anforderungsprofils zur Netzgestaltung sind die folgenden wesentlichen Aspekte festzuhalten:

Die im Anforderungsprofil für die einzelnen Netzebenen geforderte Bedienungsqualität wird im Stadtgebiet überwiegend erreicht. Eine Ausnahme bildet die Achse Innenstadt – Ahnatalstraße.

Durch die uneinheitliche Bedienung einzelner Linien werden einige Einwohner zeitweise nicht erschlossen und die Bedienung erfüllt damit auch nicht die quantitativen Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit. Dies betrifft beispielsweise Oberzwehren und Wehlheiden. Wechselnde Linienführungen in den genannten Räumen sind auch als Mängel im Bereich Netztransparenz bewertet.

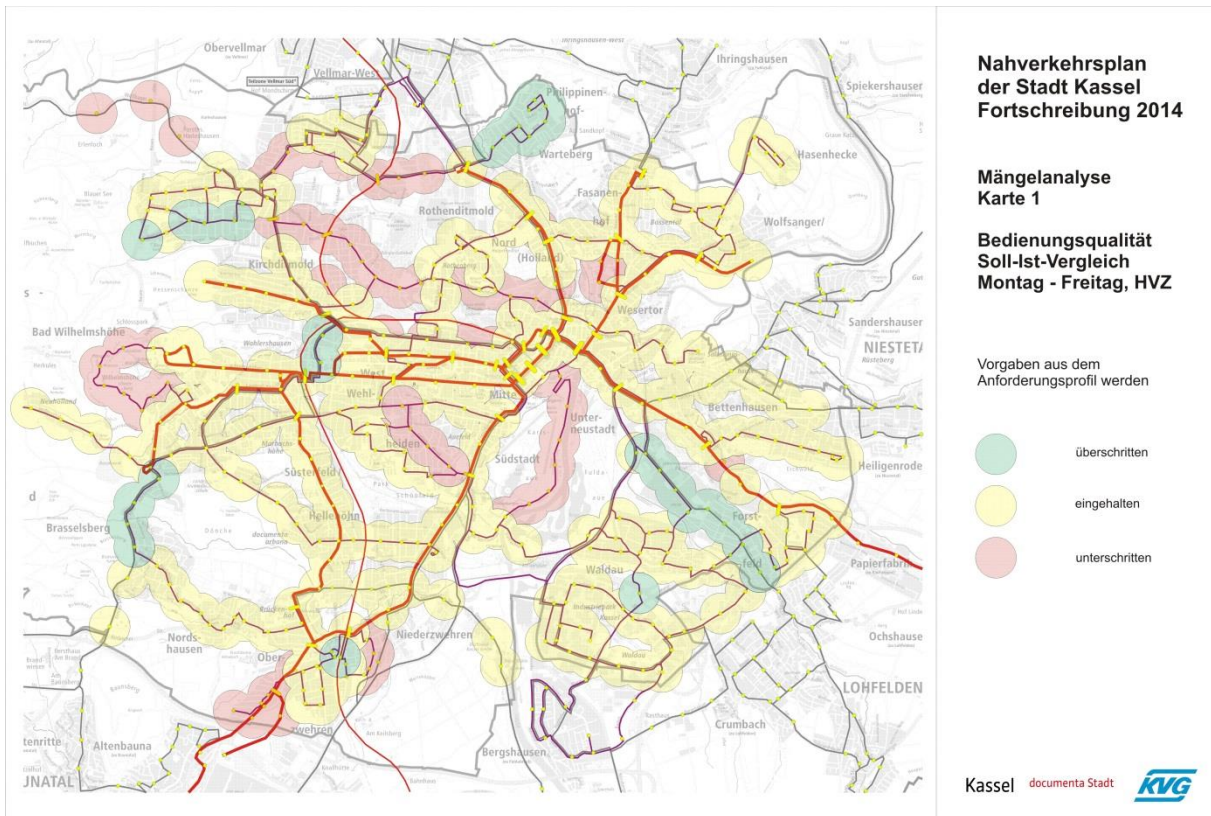


Abbildung 15: Bedienungsqualität von Mo-Fr in der Hauptverkehrszeit

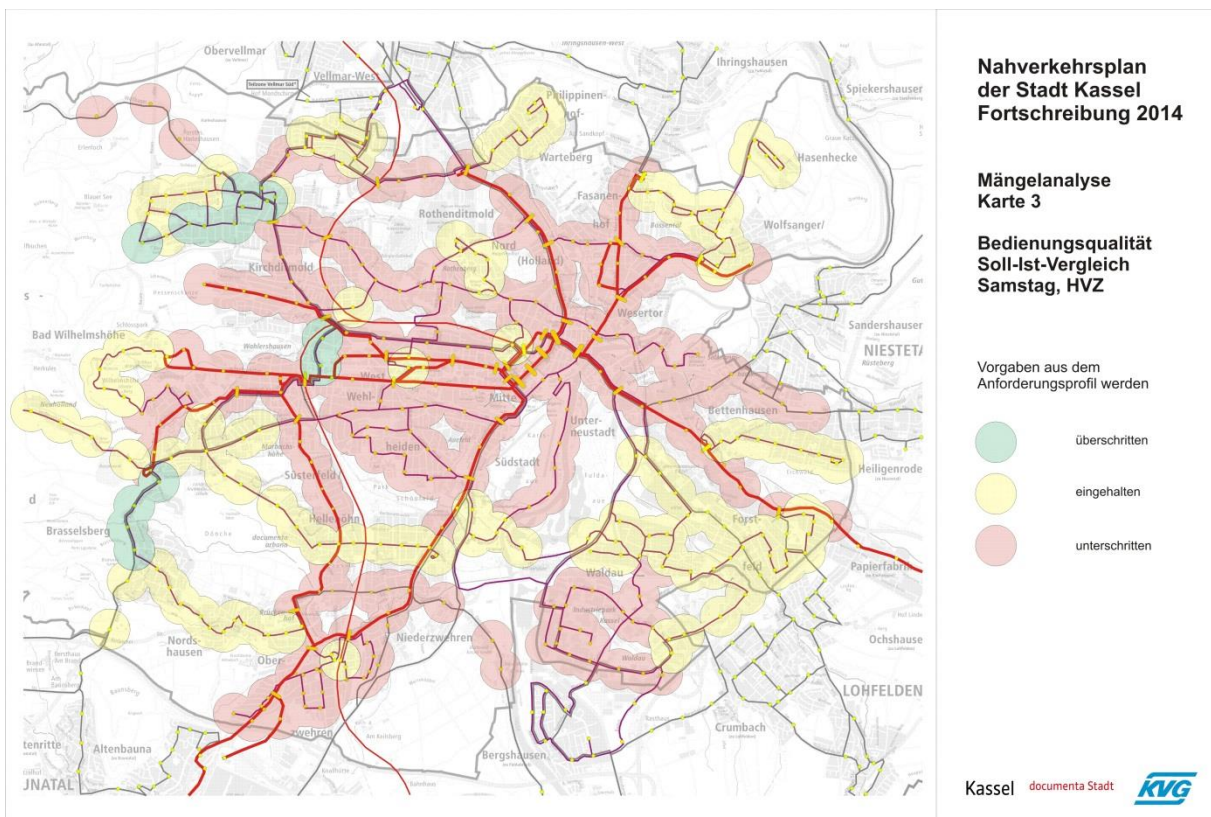


Abbildung 16: Bedienungsqualität am Sa in der Hauptverkehrszeit

An Samstagen ist infolge der Angebotsausdünnung ab ca. 15 Uhr die Bedienungsqualität nicht konform mit der Vorgabe des Anforderungsprofils.

Bei der Bewertung der Erschließungsqualität ist zwischen nicht erschlossenen Siedlungsrandlagen, großflächig unzugänglichen Gewerbegebieten o.ä. und innerstädtisch nicht erschlossenen Wohn- oder Gewerbebereichen zu unterscheiden. In den beiden erstgenannten Raumkategorien sind Fußwege außerhalb des als Prüfgröße angesetzten Luftlinienradius nicht vermeidbar und müssen aufgrund dieser Gegebenheiten in Kauf genommen werden. Bei der letztgenannten Raumkategorie der innerstädtischen Wohn- und Gewerbebereiche bestehen Defizite in der Erschließung des östlichen Teils des Stadtteils Wolfsanger.



Abbildung 17: Erschließungsqualität

Verbesserungspotenziale bestehen im Wesentlichen im Bereich der Netztransparenz. Infolge der Differenzierung von Reiseketten in Abhängigkeit von Verkehrstagen und Tageszeiten entsteht für die Kunden häufig ein erhöhter Informationsbedarf. Dies bewirkt, dass Alternativen, die zwar in der Regel zur gewohnten Verbindung bestehen, nicht wahrgenommen werden. Defizite im Bereich der Netztransparenz sind ein nicht zu unterschätzendes Zugangshemmnis, insbesondere für wahlfreie Kunden und Kunden, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen. Im Umkehrschluss ist davon auszugehen, dass durch Verbesserungen im Bereich der Netztransparenz in nennenswertem Umfang Neukunden gewonnen werden können. Dies gilt für die städtischen Linien, die regionalen Linien sowie die bedarfsgesteuerten Verkehre.

Die Reisezeiten im ÖPNV auf innenstadtorientierten Wegen sind gegenüber dem MIV als konkurrenzfähig zu bewerten.

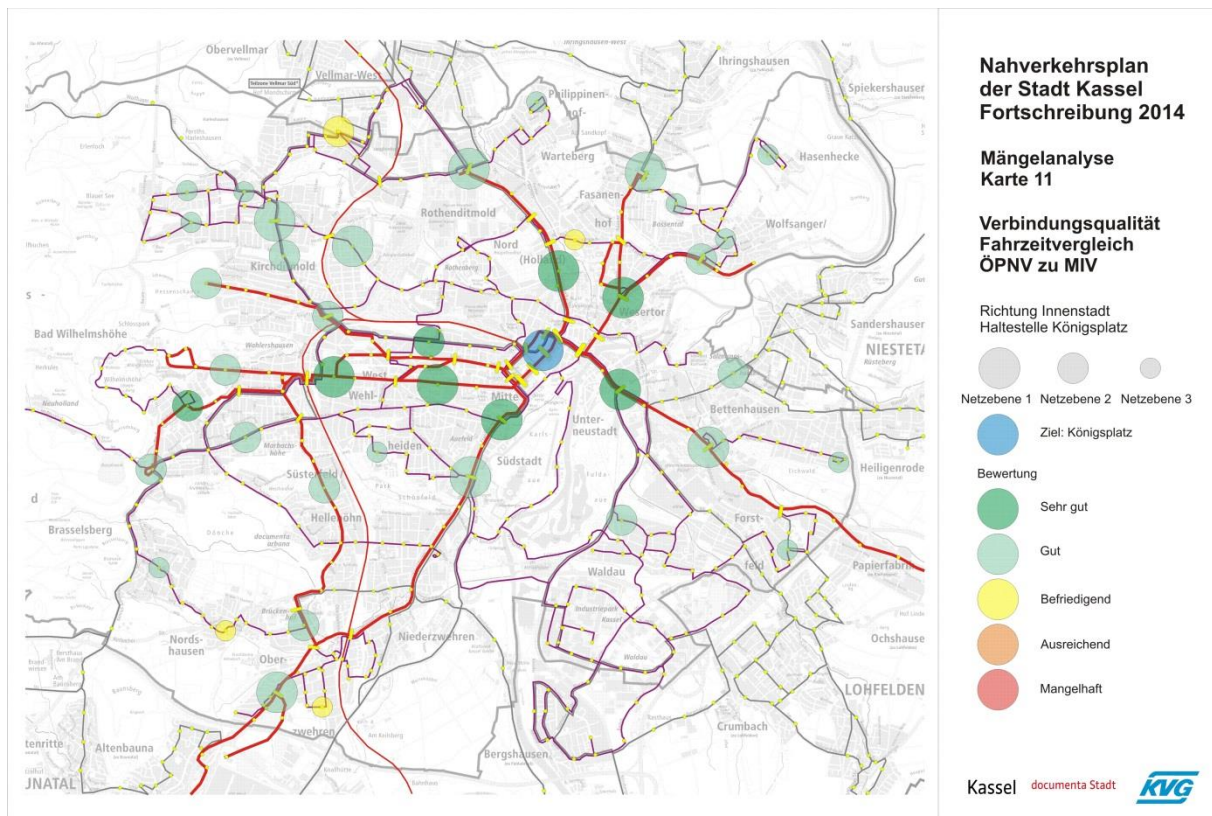


Abbildung 18: Reisezeitvergleich ÖPNV / MIV

Die Integration der regionalen Verkehre entspricht nicht in allen Fällen den Vorgaben des Anforderungsprofils. Dies betrifft die Bedienzeiten, die Vertaktung mit städtischen Linien sowie die Transparenz des Angebots.

5.3 Haltestellenausstattung

In Bezug auf die im Anforderungsprofil geforderte Qualität der stationären Infrastruktur ist im Liniennetz der Stadt Kassel folgendes wesentlich:

- Insgesamt entspricht die Qualität der Haltestellen im Netz der Stadt Kassel unter den Aspekten Funktionalität, Komfort, Barrierefreiheit, Design und Sicherheit überwiegend den Vorgaben des Anforderungsprofils und geht zum Teil auch darüber hinaus.
- Defizite bestehen in Bezug auf die einheitliche Haltestellenkennzeichnung und –gestaltung gemäß NVV-Designstandard.
- Die Ausstattung der Verknüpfungspunkte mit taktilen Leitsystemen und expliziter Wegweisung zu den Anschlussverkehrsmitteln bleibt hinter den Vorgaben des Anforderungsprofils zurück.
- Weiterhin ist festzustellen, dass insbesondere an Verknüpfungspunkten in nennenswertem Umfang die Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes den Vorgaben des Anforderungsprofils nicht entsprechen.

- Im Bereich der Bushaltestellen sind nur ca. 80% der Haltepositionen mit einem Abfallbehälter ausgestattet.

5.4 Fazit

- Die Qualitätskriterien des Anforderungsprofils werden überwiegend eingehalten
- Defizite in der Bedienungsqualität bestehen auf einer Hauptachse, an Samstagen, in Tagesrandlagen und, infolge wechselnder Linienführungen, in Teilbereichen des Erschließungsnetzes
- Kunden müssen sich zum Teil unterschiedliche Reiseketten (tageszeit- und wochentagsabhängig) merken
- In bestimmten Netzbereichen besteht ein Überangebot
- Die Angebotsabstimmung zwischen regionalen und lokalen Linien entspricht zum Teil nicht den Vorgaben des Anforderungsprofils
- Zum Teil werden Ressourcen eingesetzt, ohne dass sie zu einer kommunizierbaren Qualitätsverbesserung beitragen
- Hohe Haltestellendichte
- Reisezeiten können infolge der hohen Haltestellendichte tendenziell länger sein

6 Entwicklungskonzept

Aus den Vorgaben des Anforderungsprofils und auf Basis der Mängelanalyse wird das Entwicklungskonzept abgeleitet.

Die Bearbeitung erfolgt auf einer strategischen Ebene, das heißt, dass keine Detailkonzepte, keine umsetzungsreifen Planungen, Fahrplanentwürfe oder konkreten Gestaltungselemente dargestellt werden. Im Entwicklungskonzept werden Eckpfeiler dargestellt, die, in Verbindung mit dem Anforderungsprofil, den Rahmen jeder weiteren Detailplanung definieren.

So ergeben sich für jeden Punkt der Stadt Kassel verbindliche, konkrete und messbare Vorgaben für den ÖPNV

Das Entwicklungskonzept enthält somit die strategischen Vorgaben, deren Rahmen für alle nachgeschalteten Planungen gelten soll. Es soll aufzeigen

- welche Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorgaben des Anforderungsprofils geeignet sind und
- wie den im Rahmen der Mängelanalyse aufgezeigten Defiziten abgeholfen werden kann.

Verfolgte der derzeit gültige Nahverkehrsplan im Schwerpunkt erfolgreich einen quantitativen strategischen Ansatz („Mehr Kunden und Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Erweiterung des Netzes und Mehrung von Ressourcen“) so soll im Rahmen der laufenden Fortschreibung ein eher qualitativer Ansatz („mehr Kunden und / oder verbesserte Wirtschaftlichkeit durch intelligente Reorganisation vorhandener Ressourcen“) weiterentwickelt werden. Zusätzlich bleibt aber auch der weitere Ausbau des Netzes, insbesondere im Trambereich, Planungsgrundlage.

Wichtiges Ziel ist Kostenneutralität und Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Dies ist u.a. möglich durch Verlagerung von Ressourcen aus Bereichen mit Überangebot oder betrieblichen Überkapazitäten in Bereiche mit Defiziten gemäß Anforderungsprofil

Auch für die Darstellung des Entwicklungskonzepts im Rahmen der Kurzfassung zur TÖB-Beteiligung gilt, dass der Fokus auf den wesentlichen strategischen Aspekten liegt. Alle anderen Teilaspekte des Entwicklungskonzepts sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ zu entnehmen.

6.1 Strategische Akzente im Rahmen der Netzgestaltung

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖPNV in Kassel soll

- das Netz klarer strukturiert werden
- Ressourcen gebündelt werden
- Informationsbedarf abgebaut werden
- Reisezeiten verkürzt werden
- Einheitliche Wegekette etabliert werden
- Produkte und Qualitätskriterien etabliert werden
- Einheitliche Bedienungszeitfenster etabliert werden
- Umstiege systematisiert werden

Damit wird das Angebot transparenter und für Gelegenheitskunden leichter verständlich, ÖPNV-Kunden kommen schneller an ihr Ziel, Wege zu Haltestellen können dadurch länger werden, häufigeres Umsteigen kann notwendig werden.

Gleichzeitig kann die Leistung wirtschaftlicher erbracht werden, Ressourcen können aufwandsneutral aus Bereichen mit Überangebot in Bereiche mit Defiziten verlagert werden und die betriebliche und technische Ausgangsbasis für zukünftige Entwicklungen wird gesichert.

6.2 Barrierefreiheit

Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erfolgen an Haltestellen und Verknüpfungspunkten bzw. in deren Umfeld, in Fahrzeugen und im Bereich der Fahrgastinformation.

Die derzeit noch in Betrieb befindlichen hochflurigen Tram-Fahrzeuge vom Typ N8C werden im Rahmen der Ersatzbeschaffung durch niederflurige Fahrzeuge ersetzt. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen sind im Fortschreibungszeitraum nicht erforderlich.

Obgleich Kassel im Bundesvergleich sehr gut dasteht, weist die Mängelanalyse im Bushaltestellenbereich noch Defizite aus. Anhand der Bedeutung der Haltestellen im Netz, des Fahrgastaufkommens sowie der Lage der Haltestellen zu Einrichtungen oder anderen Strukturen, die der Barrierefreiheit besondere Bedeutung zukommen lassen, wird eine Prioritätenliste für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen erarbeitet (siehe Abbildung 19).

Es werden Prioritätsstufen und Kriterien zur Einordnung in Prioritätsstufen entwickelt.

Für die Prioritätsstufe 1 gelten folgende Kriterien:

- Lage im Umfeld funktionaler Zentren oder innerhalb verdichteter Wohnstandorte
- Lage im Umfeld von Senioren- und Behinderteneinrichtungen
- Lage im Umfeld von Ämtern, Gesundheitseinrichtungen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen, deren barrierefreier Zugang von besonderer Bedeutung ist
- Lage im Umfeld von regional und überregional wichtigen Freizeit- und Kultureinrichtungen
- Funktion als Verknüpfungspunkt

Für die Prioritätsstufe 2 gelten folgende Kriterien:

- Lage in Wohngebieten
- Lage im Umfeld von Friedhöfen sowie lokal bedeutenden Freizeit-, Kultur- und Infrastruktureinrichtungen

In die Prioritätsstufe 3 fallen die übrigen Haltestellen im Bedienungsgebiet. Hier ergibt sich kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

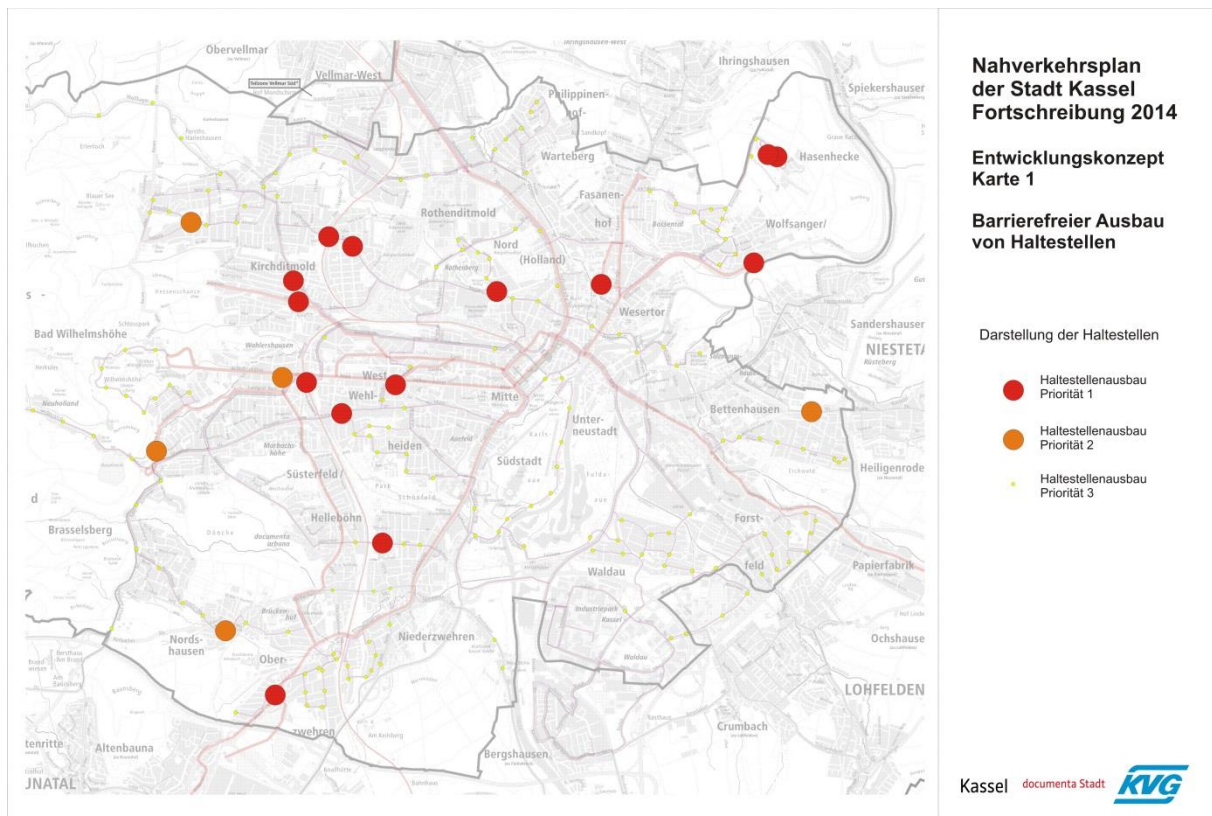


Abbildung 19: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

6.3 Kooperation im KasselPlus Raum

Im KasselPlus Raum ist ein einheitliches, sehr gut aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot von besonderer Bedeutung. Da die Aufgabenträgerschaft sich auf zwei Gebietskörperschaften (Kreisfreie Stadt Kassel und Landkreis Kassel) und den NVV verteilt, ist eine intensive, übergreifende Abstimmung der strategischen Ziele im Rahmen der Nahverkehrsplanung unabdingbar.

Die Kooperation umfasst auf der strategischen Ebene folgende Bereiche:

- Netz- und Angebotsgestaltung (siehe Abbildung 20)
- Fahrgastinformation
- Tarifgestaltung

In Bezug auf die Netzgestaltung sind aus Sicht der Stadt Kassel folgende Aspekte relevant:

- Verkehrsaufgabe und –konzept der RegioTram im Stadtgebiet Kassel

- Potenziale für den Bau von Schienenstrecken zur Verbesserung der Stadt – Umland – Verbindungen
- Ausbau des innerstädtischen Schienennetzes
- Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den Angeboten im Stadtnetz
- Ergänzung des Busangebots im Netz der Stadt Kassel durch gebietsüberschreitende Verkehre

Zentraler Aspekt ist die Definition einer einheitlichen Verkehrsaufgabe und eines Bedienungskonzepts der RegioTram im Stadtgebiet Kassel.

Am Hauptbahnhof treffen sich alle RT-Linien und mit Umsetzung des so genannten „RT-Zielkonzepts“ kommt in der HVZ mindestens alle 15-Minuten ein RT-Fahrzeug am Hauptbahnhof an, so dass ab hier die Möglichkeit besteht, in der Stadt Kassel die Funktion einer Linie der Netzebenen 1 oder 2 zu übernehmen. Folgende Kriterien werden definiert:

Die in die Stadt Kassel einbrechenden RT-Linien verkehren im Stadtnetz ab dem Hauptbahnhof

- fest und kontinuierlich auf dem gleichen Ast des Tramnetzes,
- im Rahmen der im Anforderungsprofil definierten Takt-Vorgaben,
- auf einheitlichem Linienweg,
- in den im Anforderungsprofil definierten Bedienungszeitfenstern.

Sie können dadurch in dem gewählten Abschnitt die Funktion einer Tramlinie übernehmen. Zu vermeiden sind unterschiedliche Linienwege der RT im Stadtgebiet sowie Abweichungen vom Taktrahmen. Ergeben sich verkehrliche Notwendigkeiten, die eine abweichende Führung bestimmter Kurse erfordern, ist dies möglich, soweit die Funktionsübernahme einer Tramlinie durch die RT dadurch nicht beeinträchtigt wird (z. B. abweichende Führung einer abgekoppelten Einheit einer Doppeltraktion). Die Bedienungszeiten der im gleichen Streckenabschnitt verkehrenden Tram- bzw. RT-Linien sind gemäß Vorgabe des Netzebenenmodells zu synchronisieren.

Neue Schienenstrecken zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt Kassel und dem Umland sind nur gemeinsam mit dem NVV und dem Landkreis Kassel finanzierbar und realisierbar. Folgende Netzerweiterungen ins Umland sind denkbar:

- Anbindung der Gemeinde Fuldaatal durch Verlängerung der Tramstrecke von der Ihringhäuser Straße in den Ortsteil Ihringhausen

- Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke in Verlängerung der Achse Platz der Deutschen Einheit – Sandershäuser Straße – Niestetal oder der Achse Wolfsanger – Niestetal⁹
- Anbindung der Gemeinde Lohfelden durch Verlängerung einer möglichen Tramstrecke nach Waldau oder durch Neubau einer Strecke im Korridor Leipziger Straße – Forstfeld – Lohfelden

Die entsprechenden Trassenkorridore sollten freigehalten werden.

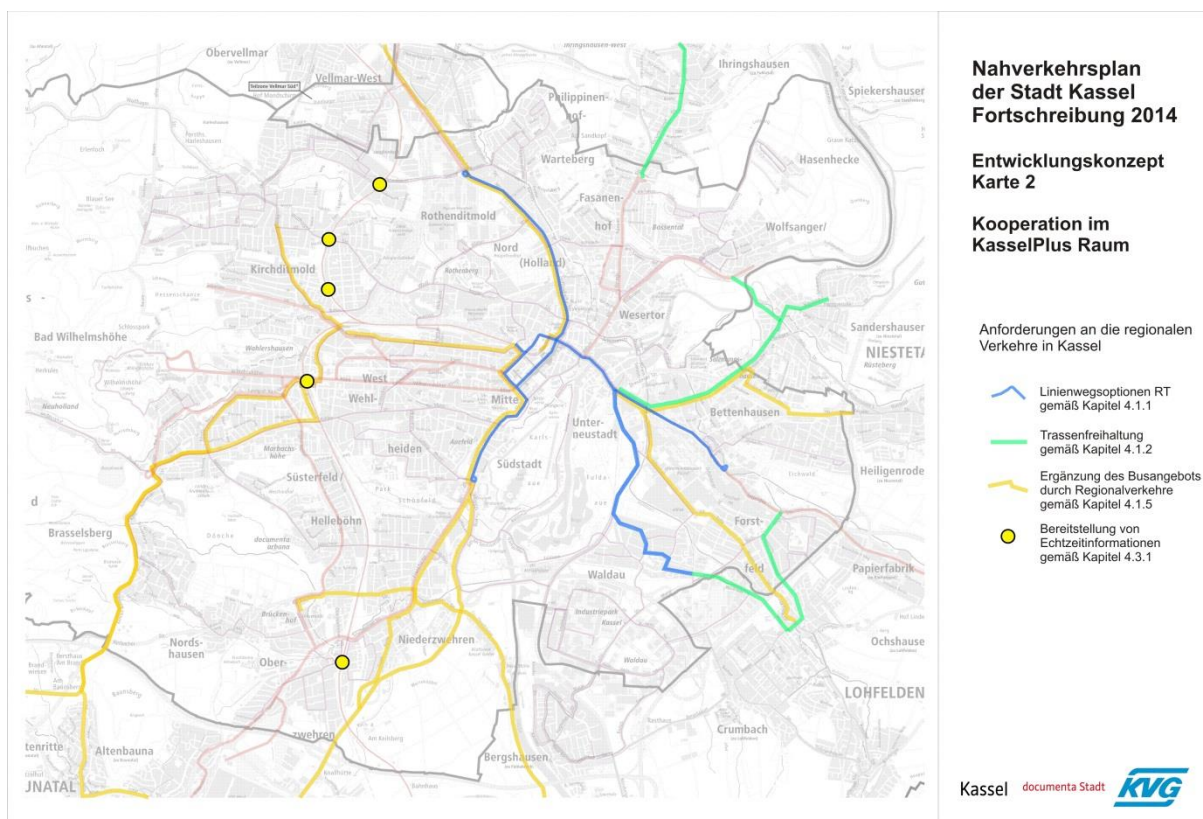


Abbildung 20: Kooperation im KasselPlus Raum¹⁰

Die Durchbindung schneller Buslinien aus dem Umland ins Kasseler Stadtzentrum wird auch weiterhin als wichtiges Attraktivitätskriterium dieser Verkehre betrachtet.

In Netzbereichen, in denen eine Trammerschließung eine parallele Bedienung überflüssig macht, sind regionale Verkehre jedoch zu brechen und mit den Stadtverkehrsangeboten zu verknüpfen.

⁹ Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde Niestetal ist eine solche Verbindung im Geltungszeitraum nicht realisierbar, dennoch sollte perspektivisch eine Trassenfreihaltung erfolgen.

¹⁰ Die Kapitelangaben in der Karte beziehen sich auf den Textteil „Entwicklungskonzept“ (Langfassung)

In allen Abschnitten ist darauf hinzuwirken, dass die regionalen und lokalen Linien fahrplan-technisch so abgestimmt werden, dass sich die Angebote zu einem kommunizierbaren, den Vorgaben des Anforderungsprofils entsprechenden Takt überlagern.

Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr im Korridor Fuldabrück – Kassel geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013, die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr im Korridor Vellmar – Jungfernkopf – Harleshausen – Kassel Wilhelmshöhe geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auf die Stadt Kassel über.

Im Rahmen einer durch die EU geförderten Studie wurden Fahrgastpotenziale, mögliche Bedienungskonzepte und Infrastrukturvarianten für die Anbindung des Flughafens Kassel/Calden untersucht. Die Untersuchung kam zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Selbst bei Eintreffen der optimistischen Prognosevarianten rechtfertigen die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens zu erwartenden Fahrgastpotenziale eine Schienenerschließung im betriebswirtschaftlichen Sinne nicht.
- Eine Schienenerschließung ist technisch möglich, das zu erwartende jährliche Defizit ist jedoch bei keiner Variante geringer als 3,5 Millionen €.
- Um in Bezug auf die Weiterentwicklung des Flughafens alle Optionen zu erhalten, sollte im Hinblick auf eine potenzielle Schienenerschließung eine Vorzugsvariante entwickelt und die Trasse für diese Variante freigehalten werden.
- Zunächst sollte die ÖPNV-Erschließung des Flughafens durch eine angemessene Busanbindung sichergestellt werden.

Der NVV setzt diese Vorgabe um. Auf der Basis der heute absehbaren Potenziale werden dabei folgende Eckpunkte berücksichtigt:

- Anbindung des Bahnhofs Wilhelmshöhe und des Hauptbahnhofs,
- 60-Minuten-Takt,
- direkte Linienführung über die B7.

Die Vorgaben zur Fahrgastinformation sind im Einvernehmen mit den Partnern im Kassel-Plus-Gebiet umzusetzen.

Da die RT-Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik zur Ermittlung und Übermittlung von Echtzeitdaten ausgestattet sind, ist dafür Sorge zu tragen, dass den Kunden die gleiche Echtzeitinfo zur Verfügung steht, wie an KVG-Haltestellen. Dies gilt für folgende RT-Haltestellen im Stadtgebiet:

- Jungfernkopf
- Harleshausen

- Kirchditmold
- betroffene Bahnsteige im Bahnhof Wilhelmshöhe
- Kassel Oberzwehren

Am Bahnhof Wilhelmshöhe und am Hauptbahnhof ist die Fahrgastinformation für Kunden, die von den Regional- und Fernzügen ins lokale Netz umsteigen, zu optimieren. Besonders wichtig sind

- transparente Wegweisung und
- Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Anschlüssen bereits im unmittelbaren Bahnhofsbereich.

Im Bereich Tarifgestaltung besteht, abgesehen von der jährlichen Anpassung der Tarife, kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Grundsätzlich ist es jedoch sinnvoll, das Fahrscheinsortiment möglichst übersichtlich zu gestalten. Denkbar ist zudem die Prüfung von Möglichkeiten zur Nachfragerregulierung durch die Tarifstruktur im Rahmen der weiteren Gestaltungsüberlegungen.

Sollte sich im Zuge der Weiterentwicklung des Angebots und aus Erfordernissen der Einnahmensicherung und / oder Wirtschaftlichkeit der Vertriebsprozesse Handlungsbedarf ergeben, erfolgen die Maßnahmen im Rahmen der im ÖPNV-Gesetz vorgesehenen Strukturen.

6.4 Angebots- und Netzgestaltung

Das Entwicklungskonzept Netzstruktur basiert auf folgenden Eckpunkten:

- Sicherstellung der Bedienungsqualität gemäß Anforderungsprofil
- Umsetzung der Transparenzkriterien
- Verknüpfung der Netzebenen an Systemverknüpfungspunkten
- Produktentwicklung

Bestandsaufnahme und Mängelanalyse haben ergeben, dass in bestimmten Netzbereichen das Angebot die Kriterien des Anforderungsprofils übererfüllt und dass in anderen Bereichen die Vorgaben nicht erfüllt werden. Es ist im Rahmen des Entwicklungskonzepts angedacht, die gewünschten Effekte nicht durch Mehraufwand, sondern durch Neuordnung der vorhandenen Ressourcen zu erzielen. Dazu sind in bestimmten Netzbereichen Anpassungen erforderlich, deren Eckpunkte im Folgenden festgelegt werden. Die konkrete Planung und ein-

zelfallbezogene wirtschaftliche Bewertung ist nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplans und erfolgt im Rahmen von auf den Nahverkehrsplan aufbauenden Einzelprojekten.

Für die Linien mit Schwerpunkt Verbindungsfunktion in der Netzebene 1 werden folgende Entwicklungsschwerpunkte definiert:

- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Linien in ihrer Fortführung auf der Achse Waldau Gesamtschule – Innenstadt
- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Linien auf der Achse Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße.
- Eindeutige Ausrichtung der Linien auf die Verbindungsfunktion der Netzebenen 1 und 2
- Anpassung der Erschließungsnetze in Waldau und Harleshausen
- Prüfung der sich aus diesen Einzelmaßnahmen ergebenden Optionen zur Taktverdichtung im Bereich Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße
- Entwicklung eines Produktnamens und Produktprofils für diese Busverbindung in der Netzebene 1

Handlungsbedarf besteht in der Netzebene 2 für die Achse Kirchweg – Ludwig-Mond-Straße – Auestadion als wichtige Tangentialverbindung. Aufgrund dieses tangentialen Charakters kann von den Vorgaben zur Bedienungsqualität abgewichen werden, wichtig ist jedoch die Einhaltung einheitlicher Bedienungszeitfenster. Folgende Maßnahmen sind zu prüfen:

- Einheitliche Führung der Linien auf der Tangente im Bereich Ludwig-Mond-Straße
- Einheitliche Führung der Linien im Rahmen der Quartierserschließung in Wehlheiden

Auf der Achse Breitscheidstraße – Kölnische Straße – Königsplatz / Mauerstraße sind die Fahrplankonzepte der dort verkehrenden Linien so abzustimmen, dass hier eine kommunizierbare Taktüberlagerung entsteht.

Im Zuge einer Überplanung des Erschließungsnetzes im Bereich Wolfsanger-Hasenhecke ist auch die Tram der Netzebene 2 im Hinblick auf die Einhaltung der Transparenzkriterien zu überprüfen.

Handlungsbedarf ergibt bei Verkehren mit Verbindungsfunktion in der Netzebene 3 in erster Linie in Bezug auf einheitliche Bedienungszeitfenster. Insbesondere für die heutigen Linien 24 und 27 ist zu prüfen, inwieweit hier die Bedienungszeitfenster gemäß den Vorgaben des Anforderungsprofils angepasst werden können.

Nur durch Mehraufwand zu realisieren ist das Ziel, die Bedienungsqualität der HVZ auf den Samstagnachmittag auszudehnen. Diese Maßnahme stellt nur in geringem Maße eine plane-

rische Herausforderung dar. Sie hängt nahezu ausschließlich davon ab, inwieweit die hierfür erforderlichen Mittel verfügbar sind.

Aufgrund der spezifischen Ausrichtung des Samstagverkehrs auf

- den Verkehrszweck Einkauf und Versorgung sowie
- die innenstadtorientierten Relationen und die Verbindungen zu ÖPNV-relevanten Einkaufsstandorten

ist eine Ausdehnung der HVZ-Bedienung lediglich auf den innenstadtorientierten Verbindungen der Netzebenen 1 und 2 sowie im Bereich der Tangentiallinien, die Einkaufsstandorte wie das DEZ und das Gewerbegebiet Waldau anbinden, sinnvoll.

Bei der weiteren Entwicklung der Erschließungsnetze der Ebene 3 sind folgende Eckpunkte besonders zu beachten:

- Einhaltung der Taktvorgaben und Bedienungszeitfenster des Anforderungsprofils
- Einhaltung der Transparenzkriterien
- Abbau von Überangeboten und Parallelverkehren
- Systematische Verknüpfung der Erschließungsnetze mit den Verkehrsmitteln der übergeordneten Netzebenen
- Angleichung der Netzgestaltung der einzelnen Erschließungsnetze
- Entwicklung des Produkts „Quartiersbus“, das in allen Erschließungsnetzen ein einheitliches Produktprofil besitzt.

Im Einzelnen werden folgende Prüfschwerpunkte definiert:

- Erschließungsnetz Harleshausen (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an der Haltestelle Ahnatalstraße, Reduzierung und Vereinfachung der Linienführungen, Reduzierung der Linienanzahl und Steigerung der Transparenz, Anpassung der Gefäßgrößen an den Bedarf in Tagesrandlagen)
- Erschließungsnetz Wolfsanger-Hasenhecke (Verknüpfung mit den Netzebenen 1 und 2 an den Haltestellen Ihringshäuser Straße bzw. Wolfgraben, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien oder kommunizierbare Taktverdichtung, prüfen, ob der Siedlungsentwicklungsbereich im Osten des Wohngebiets sowie die Hasenhecke und die Seniorenwohnanlage hinter dem Fasanenhof besser erschlossen werden können)
- Erschließungsnetz Wehlheiden (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an den Haltestellen Kirchweg und Auestadion, Anpassung der Erschließung an das Konzept einer

Tangentiallinie in der Ludwig-Mond-Straße, Umsetzung der Transparenzkriterien des Anforderungsprofils)

- Erschließungsnetz Jungfernkopf (Verknüpfung mit der Netzebene 1 an den Haltestellen Holländische Straße und Ahnatalstraße, Verknüpfung mit der RT am Haltepunkt Jungfernkopf, Anpassung an die geänderte Verkehrssituation im Zuge des Baus einer kreuzungsfreien Querung der Bahntrasse in der Schenkebiegung Stanne)
- Erschließungsnetz Industriepark Waldau (Verknüpfung mit den Netzebenen 1 und 2 an den Haltestellen Auestadion bzw. Gesamtschule Waldau, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien, Gestaltung einer einheitlichen und transparenten Linienführung im Industriepark, Anpassung des Bedienungs- und Anschlusskonzepts an Schicht- und Geschäftszeiten)
- Erschließungsnetz Wohnstadt Waldau (Anpassung an die durch den Bau einer Tramstrecke nach Waldau oder die Neuordnung der Busbedienung im Korridor Waldau – Innenstadt geänderte Verkehrssituation, Reduktion der Anzahl der im Erschließungsbereich verkehrenden Buslinien, Einheitliche, transparente Linienführung, Verknüpfung mit der Netzebene 2 an einem geeigneten Verknüpfungspunkt im Zuge der oben genannten Entwicklungsoptionen)
- Erschließungsnetz Brasselsberg / Nordshausen (Optimierung der Flächenerschließung, Prüfen: systematische Trennung von weiteren Verkehrsfunktionen, Verknüpfung mit der Netzebene 2 im Bereich Heinrich-Plett-Straße und Druseltal)
- Erschließungsnetz Nieder- / Oberzwehren (Vereinfachung der Linienführung, Verknüpfung mit der Netzebene 1 an der Keilsbergstraße)

Die Vorgaben für das Gesamtnetz sowie die Einordnung der einzelnen Achsen in die Netzebenen mit den jeweils gültigen Qualitätsvorgaben sind in der Abbildung 21 dargestellt.

6.5 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird im Wesentlichen durch

- systematische, sichere Anschlüsse und
- kurze Reisezeiten

geprägt.

Weiterhin ist die Wahrnehmbarkeit einer guten Verbindungsqualität stark abhängig von der Merkbarkeit der Verknüpfungen im Netz. Im Hinblick auf die Vorgabe des Anforderungsprofils, einheitliche und merkbare Wegekette im städtischen ÖPNV zu etablieren, werden

Systemverknüpfungspunkte definiert, über die die Gesamtreiseketten auf den Relationen im Netz zu jeder Zeit auf die gleiche Art und Weise abgewickelt werden.

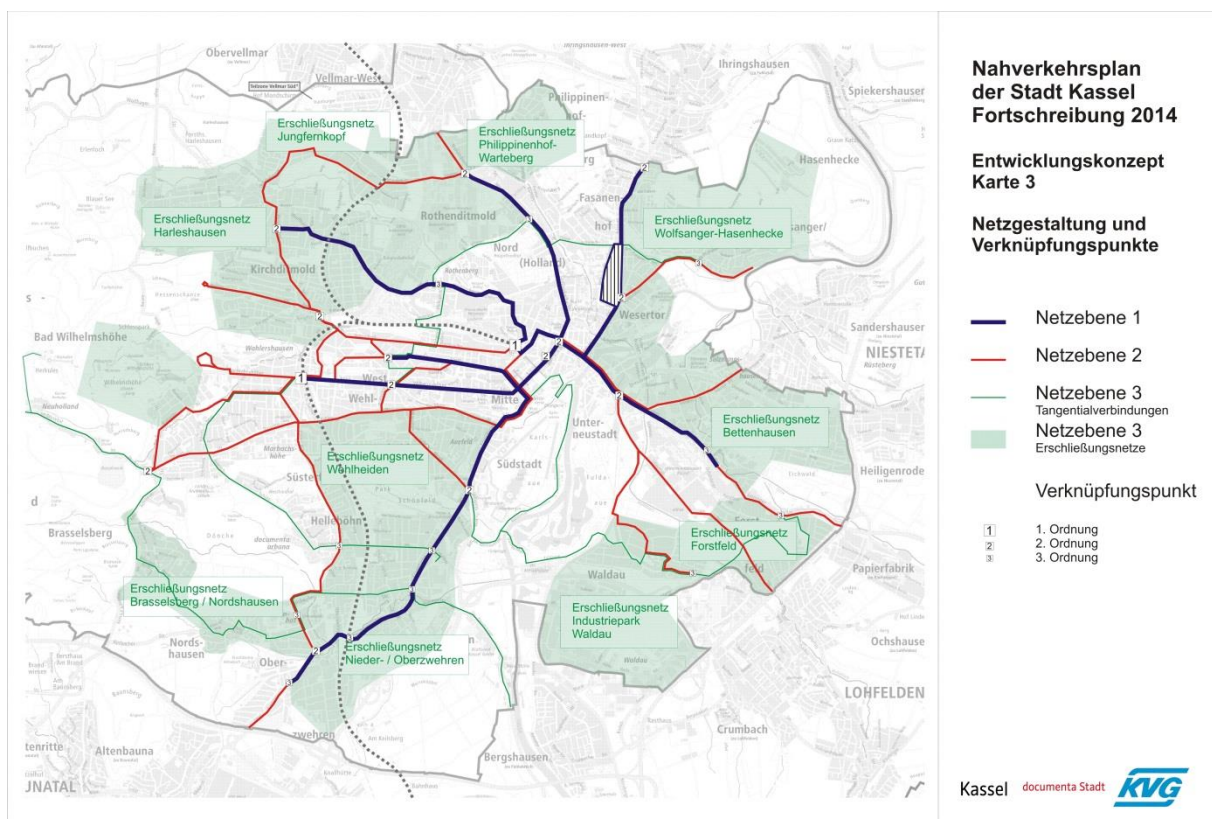


Abbildung 21: Netzgestaltung und Verknüpfungspunkte

Unterschieden werden Verknüpfungspunkte 1. – 3. Ordnung. Für die einzelnen Kategorien gelten folgende Besonderheiten:

Verknüpfungspunkte 1. Ordnung:

- Verknüpfung regionaler und überregionaler Bahnlinien mit dem städtischen Netz
- Anschlusssicherung vom Fernverkehr zum lokalen ÖPNV erfordert angemessene Übergangszeiten
- Wegweisung vom Fernverkehr zum lokalen ÖPNV
- Besondere Informationen für „Neuankömmlinge“ erforderlich

Verknüpfungspunkte 2. Ordnung

- Verknüpfung der Netzebenen 1 mit den Netzebenen 1 und 2 sowie der Netzebenen 1 und 2 mit regionalen ÖPNV-Angeboten

- Da oft lang laufende und dicht getaktete Linien miteinander verknüpft sind, sollten so genannte „Null-Anschlüsse“ abgebaut und die Anschlüsse stattdessen „auf Lücke“ gelegt werden
- Warteanweisungen sollten keine zu langen Zeiträume umfassen, um die Fahrplanstabilität langlaufender Linien nicht zu gefährden und Reisezeiten nicht unnötig zu verlängern

Verknüpfungspunkte 3. Ordnung

- Verknüpfung der Netzebenen 1 und 2 mit den Erschließungsnetzen der Ebene 3
- Da hier in der Regel weniger dicht getaktete Quartierslinien mit höherwertigen Netzebenen verknüpft sind, ist im Zulauf auf ausreichende Übergangszeiten zu achten
- In der Abbringerfunktion können Warteanweisungen aufgrund der potenziell kürzeren Linienlaufwege der Erschließungslinien größere Zeiträume umfassen, ohne dass deren Fahrplanstabilität gefährdet wird

Für die die Verknüpfungspunkte sind in Abhängigkeit von ihrer Kategorisierung einheitliche Richtlinien zu Übergangszeiten, Anschlusslagen, Wartezeiten und Kommunikationserfordernissen zu entwickeln. Die Verknüpfungspunkte sind infrastrukturseitig gemäß der Vorgaben des Anforderungsprofils auszubauen.

6.6 Kapazitätssituation

In folgenden Bereichen des Tramnetzes kommt es in der Verkehrsspitze verstärkt zu Überbesetzungen der Fahrzeuge:

- Mattenberg – Dennhäuser Straße – Königsplatz,
- Kirchweg – Königsplatz,
- Holländische Straße – Königsplatz,
- Weserspitze – Altmarkt – Königsplatz,
- Wolfhager Straße – Königsplatz/Mauerstraße
- Harleshäuser Straße – Bahnhof Wilhelmshöhe.

Besondere Aufkommenschwerpunkte liegen in diesen Bereichen an folgenden Standorten:

- Universität und Schulschwerpunkt im Einzugsbereich der Haltestelle Holländischer Platz,

- Berufsschulzentrum im Bereich der Haltestelle Halitplatz / Philipp-Scheidemann-Haus,
- Schulen im Bereich der Haltestelle Weigelstraße,
- Universität im Bereich der Murhardstraße,
- Alle Haltestellen in der Königsstraße,
- Schulschwerpunkt im Bereich der Haltestelle Katzensprung,
- Schulschwerpunkt im Bereich der Haltestelle Weserspitze.

Sehr hohes Fahrgastaufkommen in Verbindung mit Überbesetzungen tritt temporär auch im Bereich Frankfurter Straße im Abschnitt zwischen den Haltestellen Auestadion und Rathaus auf.

Zur Verbesserung der Kapazitätssituation in den für die oben genannten Standorte relevanten Netzbereichen sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Einsatz größerer Fahrzeuge zur Bewältigung der Kapazitätsanforderungen im Rahmen des derzeitigen Taktschemas,
- Gegebenenfalls Anpassung der Strecken- und Haltestelleninfrastruktur,
- Verdichtung der Bedienungstakte in den relevanten Netzbereichen,
- Gegebenenfalls Ausbau von innenstadtnahen Wendemöglichkeiten, die eine wirtschaftlich optimierte Umlaufgestaltung ermöglichen,
- Führung zusätzlicher Linien über die Aufkommensschwerpunkte,
- Gegebenenfalls Bau der dazu erforderlichen Gleisinfrastruktur.

Um die Beförderungskapazitäten auf der Linie 1 durch den Einsatz von Doppeltraktionen zu erhöhen, wurde ein Betriebskonzept zu erarbeitet und mit der Stadt Kassel abgestimmt. Ein Magistratsbeschluss zur „Verlängerung der Straßenbahnhaltestellen der Linie 1 für Doppeltraktion“ liegt seit dem 13.05.2013 vor.

Vorzusehen ist in einem ersten Schritt der Einsatz von Doppeltraktionen für Großveranstaltungen wie etwa die Museumsnacht sowie an einzelnen Tagen mit Wasserkünsten im Bergpark.

In einem weiteren Schritt sollen die Doppeltraktionen in den Regelverkehr integriert werden.

Die entsprechenden infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen sind zu schaffen.

Die Frequenz der Tramfahrzeuge in der Königsstraße ist immer wieder Gegenstand kontroverser Diskussionen. Mit Blick auf den Verkehrsraum „Obere Königsstraße“ werden immer wieder Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Tram diskutiert.

Es ist zu beachten, dass infolge der Führung der Tramlinien durch die Königsstraße weder ein besonderes Gefahrenpotenzial beobachtet wird noch Akzeptanzprobleme durch die Besucher der Königsstraße nachgewiesen werden konnten. Im Gegenteil belegt eine Studie¹¹ sogar, dass für die überwiegende Mehrheit der Befragten die Tram in der Königsstraße ein elementares Attraktivitätskriterium der Innenstadt ist.

Aus den genannten Gründen werden hier Eckpunkte eines potenziellen Anpassungskonzepts definiert:

- Die Reisezeiten auf den Wegeketten der Fahrgäste der betroffenen Linien dürfen sich nicht verlängern.
- Die Änderung von Linienwegen einzelner Linien darf nicht zu einer unerwünschten Verlagerung von Fahrgästen auf Linien führen, die weiterhin die Königsstraße bedienen. Dies wäre beispielsweise dann der Fall, wenn zwei Linien einen Korridor bedienen und nur eine dieser Linien aus der Königsstraße herausgenommen würde.
- Es darf kein betrieblicher Mehraufwand im Sinne von Sprungkosten entstehen.
- Betriebsabläufe vorhandener Linien dürfen nicht behindert werden.
- Die fußläufige Erreichbarkeit der Königsstraße und die städtebauliche Einbindung der Zugänge sind sicherzustellen und so zu gestalten, dass die psychologische Barriere, die durch einen weiteren Fußweg entsteht, so niedrig wie möglich gehalten wird.
- Es sollen keine zusätzlichen Umstiege zum Erreichen der Königsstraße notwendig werden.

6.7 Produktentwicklung

Die auf den oben beschriebenen Achsen verkehrenden Buslinien sollten zu eigenständigen Produkten profiliert werden, deren Produktmerkmale verlässlich verfügbar und für Kunden wiedererkennbar sind. Ein klares Produktprofil steigert die Akzeptanz jeden Produkts (also auch einer ÖPNV-Linie) und unterscheidet es von anderen Produkten. Folgende Produkte sollen profiliert werden:

- Quartiersbusse

¹¹ Eidmann & Killian: Akzeptanzanalyse RegioTram, Kassel, ohne Datum

- Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen
- Metrobus (Arbeitstitel¹²)
- Nachtschwärmer

Einzelheiten sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 6) zu entnehmen.

6.8 Weiterentwicklung des Schienennetzes

Die Stadt Kassel verfügt über ein modernes innerstädtisches Tramnetz. In den letzten 2 Jahrzehnten wurde dieses auf 3 Strecken über die Stadtgrenzen hinaus erweitert und durch das RegioTram-Netz ergänzt.

Diese Strategie kann als **quantitative** Entwicklung bezeichnet werden und hat bis heute zu erheblichen Fahrgastzuwächsen geführt. Sie basierte aber auch auf sehr hohen, größtenteils durch Zuwendungen der öffentlichen Hand geförderten, Investitionen.

Der Wegfall der Fahrzeugförderung, die möglicherweise reduzierte oder entfallende Förderung von Infrastrukturinvestitionen auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), veränderte Parameter für den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Maßnahme im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) sowie wirtschaftliche Zwänge bei Bund, Land und Kommunen beeinflussen die zukünftigen Strategien maßgeblich. Weitere zu beachtende Entwicklungen liegen in immer höheren Anforderungen der Genehmigungsbehörden an Schienenfahrzeuge und -infrastruktur sowie in der erheblichen Kostensteigerung bei der Anschaffung entsprechender Fahrzeuge.

Der Schwerpunkt soll daher auf einer erfolversprechenden **qualitativen** Entwicklung des Netzes sowie auf einigen Streckenerweiterungen liegen, die verkehrlich überdurchschnittlich sinnvoll und wirtschaftlich vielversprechend sind. Dabei sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Ableitung der erforderlichen Infrastruktur aus der verkehrlichen Zielvorstellung und
- auf Basis entsprechender Betriebskonzepte.

Damit rücken die Fragen, welcher Verkehr am Standort Kassel gebraucht / politisch gewollt wird, was dieser Verkehr für den Standort leisten soll und welche Infrastruktur benötigt wird, um das zu erreichen in den Vordergrund.

¹² Statt der Bezeichnung „Metrobus“ wäre auch ein anderer Produktname oder die Einbeziehung der in Frage kommenden Buslinien in den einstelligen Liniennummernkreis möglich

Zu unterscheiden sind Maßnahmen zur Erweiterung des Schienennetzes und Maßnahmen zur Weiterentwicklung des bestehenden Schienennetzes.

Auf dieser Basis ist es sinnvoll, Infrastrukturmaßnahmen in folgende Kategorien einzuordnen:

- **Kategorie 1: Umsetzungsreife Maßnahmen**
Hierunter fallen Maßnahmen, zu denen bereits abgestimmte Konzeptüberlegungen vorliegen und deren Wirtschaftlichkeit (beispielsweise durch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung) nachgewiesen wurde.
- **Kategorie 2: Zur Prüfung der Umsetzungsreife empfohlene Maßnahmen**
Hierunter fallen Maßnahmen, zu denen auf der Basis von verkehrlichen Konzeptüberlegungen bereits Machbarkeitsuntersuchungen vorliegen, die aber noch nicht mit weiteren Akteuren abgestimmt und auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft sind.
- **Kategorie 3: Zukünftige Maßnahmenoptionen**
Hierunter fallen Maßnahmen, die in Abhängigkeit der Weiterentwicklung des Standortes und damit einhergehenden Weiterentwicklung des Netzes denkbar sind, deren wirtschaftliche Effekte derzeit aber noch nicht beurteilt werden können bzw. die trotz möglicher negativer wirtschaftlicher Effekte aus Standortsicht verkehrspolitisch gewünscht sind.

Für alle Kategorien gilt die Vorgabe einer Trassenfreihaltung.

In einem weiteren Punkt werden bestehende Konzepte genannt, die aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Beurteilungen nicht weiter verfolgt werden sollten.

Aufgrund der im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelten Verkehrspotenziale sind folgende innerstädtischen Maßnahmen zur sinnvollen Erweiterung des Schienennetzes denkbar:

- Bau einer Schienenstrecke nach Waldau (Kategorie 1)
- Bau einer Schienenstrecke nach Harleshausen (Kategorie 3)
- Reaktivierung der Herkulesbahn (Kategorie 2)

Ergänzend sind folgende Trassen freizuhalten:

- Endhaltestelle Park Wilhelmshöhe – Schloss Wilhelmshöhe
- Lindenberg – Forstbachweg Ochshäuser Straße (Lohfelden)
- Ihringshäuser Straße – Fuldataal

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.1) zu entnehmen.

Im Tramnetz stellen die Bewältigung von Kapazitätsproblemen, die flexible Gestaltung von Verkehren im Falle von geplanten oder ungeplanten Störungen des Betriebsablaufs und die Möglichkeit der konzeptorientierten und wirtschaftlichen Gestaltung der Linienwege, Umläufe und des Ressourceneinsatzes entscheidende Herausforderungen für die Zukunft dar.

Im Weiteren werden zum einen Anpassungen und Ergänzungen der bestehenden Schieneninfrastruktur als Voraussetzung zur Realisierung der im Rahmen der Weiterentwicklung des Netzes denkbaren Konzepte, zum anderen denkbare Erweiterungen des vorhandenen Schienennetzes geprüft.

Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen überlagern sich zum Teil hinsichtlich ihres verkehrlichen Nutzens. Welche der Einzeloptionen umgesetzt werden sollte, wird dadurch bestimmt, welches verkehrliche Konzept favorisiert wird und ist darüber hinaus von der Weiterentwicklung der städtebaulichen Rahmenbedingungen abhängig. Folgende Maßnahmen sind zu prüfen:

- Verlängerung der Tram-Haltestellen der Linie 1 (Kategorie 1, teilweise umgesetzt bzw. in der Umsetzung)
- Ertüchtigung des Schienennetzes für den Betrieb mit 2,65 m breiten Fahrzeugen (Kategorie 1)
- Erhöhung der Fahrleitungsspannung im Tramnetz von DC 600 V auf DC 750 V
- Grundsatz der Zweigleisigkeit von Wendeschleifen (Kategorie 1)
- Bau einer Gleisverbindung zwischen Holländischem Platz und Katzensprung (Kategorie 3)
- Bau einer innenstadtnahen Wendemöglichkeit in Höhe Universität (Kategorie 3)
- Ausbau des Netzabschnitts in der Mönchebergstraße
- Prüfen der Einrichtung einer Haltestelle in Höhe der Torwache in der Wilhelmshöher Allee

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.2) zu entnehmen.

Im ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2003 sind Ausbauprojekte im Gebiet der Stadt Kassel Gegenstand des Entwicklungskonzepts, die aufgrund geänderter Rahmenbedingungen in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht mehr berücksichtigt werden sollen. Es sind dies

- der Bau einer Tramstrecke ins Bossental und
- der Bau einer Tramstrecke zum Jungfernkopf.

Die Begründungen hierfür sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 7.3) zu entnehmen.

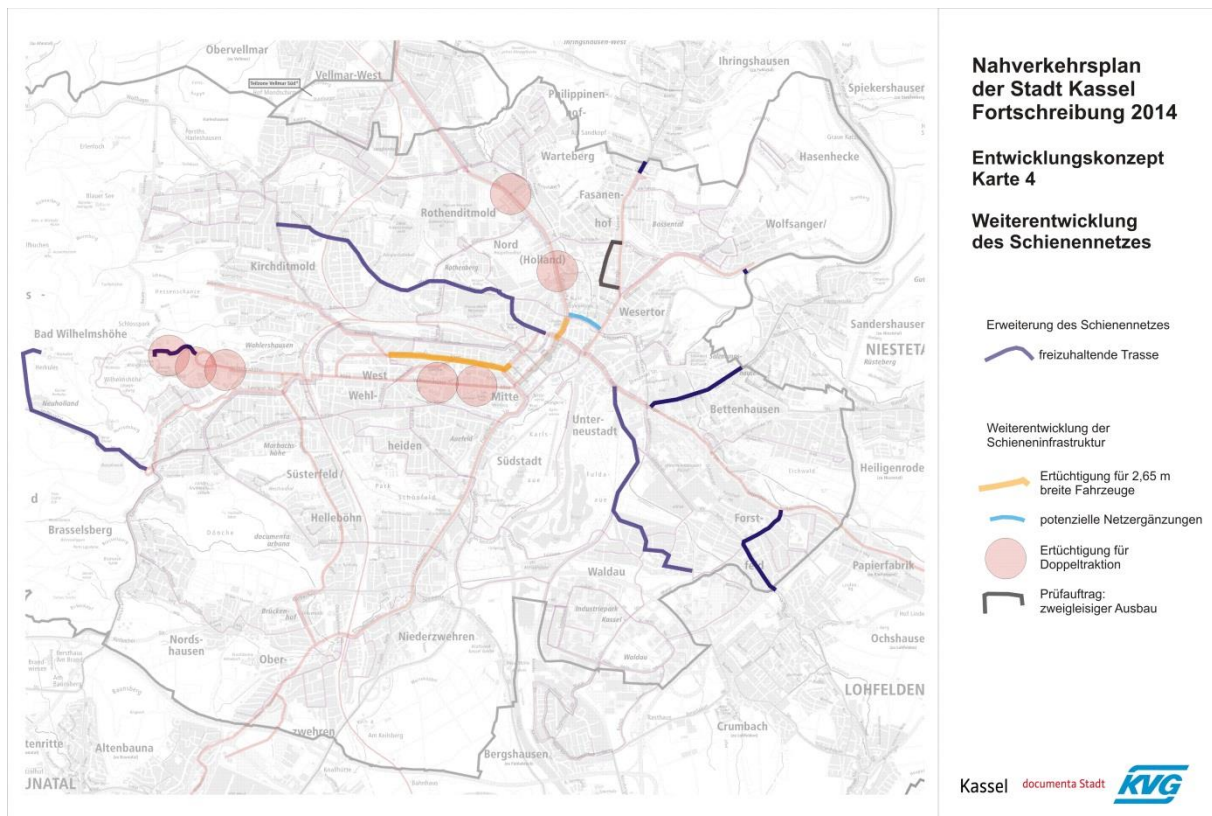


Abbildung 22: Weiterentwicklung des Schienennetzes¹³

6.9 Weitere Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen

Der zuverlässige Betrieb eines komplexen Netzes mit zwei verschiedenen schienengebundenen Verkehrsträgern sowie regionalen und lokalen Buslinien und bedarfsgesteuerten Bedienungsformen erfordert die ständige Anpassung von Hintergrundtechnologien an den Stand der Technik bzw. an steigende Anforderungen an die Systeme.

Die Umstellung des analogen Betriebsfunks auf digitale Technik ist aus folgenden Gründen perspektivisch erforderlich:

- Gefährdung des Betriebs infolge sinkender Ersatzteilverfügbarkeit des analogen Systems
- Schaffung einer technischen Voraussetzung im Hinblick auf die Weiterentwicklung der betrieblichen Kommunikationstechnik.

¹³ Ertüchtigung für Doppeltraktion: Die Maßnahme ist an einigen der in der Karte eingezeichneten Standorte bereits umgesetzt.

Um den ÖPNV auf Basis der Vorgabe des Anforderungsprofils im Vergleich zum MIV konkurrenzfähig zu halten, ist es erforderlich, Zeitverluste im Linienverkehr weiter zu minimieren.

Die Mehrzahl der LSA in Kassel verfügt daher über technische Einrichtungen, die eine Beschleunigung von ÖPNV-Fahrzeugen (Tram und Bus) ermöglichen. Die Verfügbarkeit der technischen Einrichtungen ist durch ein Qualitätsmanagement zu verbessern. Zur Optimierung der LSA-Beeinflussung sind kontinuierliche Investitionen in die fahrzeug- und straßenseitige Infrastruktur erforderlich. Ziel ist es, die Zeitverluste für alle Verkehrsteilnehmer auf das unbedingt notwendige Maß zu minimieren und betrieblichen Mehraufwand durch Umlaufzeitverluste im ÖPNV möglichst zu vermeiden. Dieses Ziel ist nur mit einer, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden, technischen Ausstattung der LSA erreichbar. An folgenden Knotenpunkten besteht deshalb vordringlicher Handlungsbedarf:

- Am Stern
- Altmarkt
- Holländischer Platz
- Katzensprung
- Platz der Deutschen Einheit

Einzelheiten zu den Maßnahmen sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 8) zu entnehmen.

6.10 Fahrzeuge

Die im Anforderungsprofil dargestellten allgemeinen Anforderungen, Anforderungen zur betrieblichen Kommunikation, an die Verkaufsgeräte, die Umwelanforderungen sowie die Anforderungen zu Barrierefreiheit Komfort und Sicherheit sind umzusetzen.

Gemäß Anforderungsprofil ist darüber hinaus zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, um den Fahrzeugeinsatz noch effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu gehören

- der Einsatz lokal emissionsarmer Fahrzeuge und
- der Einsatz kleinerer Fahrzeuge in der Netzebene 3

Einzelheiten hierzu sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 9) zu entnehmen.

6.11 Fahrgastinformation

Grundvoraussetzung für die Weiterentwicklung des Bereichs der Fahrgastinformation ist eine möglichst genaue Definition der zu kommunizierenden Informationen¹⁴. Unabdingbar ist es auch, festzulegen, wo bestimmte Informationen zur Verfügung stehen müssen.

Darauf aufbauend ist festzulegen, welches Medium zur Vermittlung einer spezifischen Information bzw. einer logisch verknüpften Informationskette geeignet ist und welche Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um die Information auf dem gewünschten Weg zu vermitteln.

Bei allen Medien ist darauf zu achten, dass die zwischen Verbund und Aufgabenträgern abgestimmten Design- bzw. Form- und Inhaltsvorgaben eingehalten werden.

Folgende Informationskomplexe lassen sich unterscheiden:

Informationen zum Netz, zu Verbindungen, Reiseketten, Störungen, Tarifen, Produkten und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern im Vorfeld der Entscheidung für oder gegen den ÖPNV:

Diese Information erfolgt überwiegend zuhause über Online- oder Printmedien bzw. per Handy durch Apps oder vergleichbares sowie durch Telefonanrufe oder persönliche Gespräche im Servicezentrum. Ein weiterer Informationsweg ist das Studium der an einer nahe zur Wohnung gelegenen Haltestelle vorhandenen bzw. der an einer zentralen Haltestelle vorhandenen Medien.

Ziel ist es, die Qualität des Angebots so darzustellen, dass eine Entscheidung zugunsten des ÖPNV gefördert wird. Hierbei ist zu beachten, dass auch gute Informationen ein schlechtes Produkt nicht gut machen.

Informationen zum Fahrplan bzw. zum Status der Fahrt, zu Störungen, zu Tarifen, Anschlüssen und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern nach der Entscheidung für den ÖPNV:

Diese Informationen sind vorwiegend an Haltestellen, Verknüpfungspunkten und innerhalb der Verkehrsmittel von Bedeutung.

Hier steht weniger die Präsentation des Angebots als die Zufriedenheit der Kunden im Vordergrund. Um einen reibungslosen Ablauf der Fahrt zu gewährleisten, ist es wichtig, dass alle während der Fahrt relevanten Informationen transparent, schnell und bedarfsgerecht verfügbar gemacht werden. Dazu gehören neben Status- und Anschlussinformationen ins-

¹⁴ Zugangsbarrieren durch eine „Informationsflut“ sollten dadurch minimiert werden, dass an einem bestimmten Punkt der Reisekette nur das wiedergegeben wird, was Kunden an diesem Punkt benötigen.

besondere auch Störungsmeldungen und gute Hinweise, welche Alternativen im Störfall zur Verfügung stehen.

Informationen ohne unmittelbaren Zusammenhang mit einer Fahrt oder einem Weg:

Hierbei handelt es sich um allgemeine Informationen zum Verkehrsunternehmen, um Umweltinformationen, um Kontakte zu anderen Kunden etc. Strenggenommen fällt die Bereitstellung derartiger Informationen in den Bereich des Marketings und wird daher an dieser Stelle nicht vertieft.

Aus den Informationskomplexen und der Zuordnung des Informationsbedarfs zu bestimmten Bereichen ergeben sich Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation. Diese umfassen

- Fahrgastinformation an Fahrzeugen (außen)
- Fahrgastinformation in den Fahrzeugen
- Fahrgastinformation durch Printmedien außerhalb von Haltestellen
- Fahrgastinformation an Haltestellen
- Information bei Störungen
- Fahrgastinformation mit elektronischen Medien
- Besondere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation wie Vereinheitlichung der Aushangformate, Ausstattungskatalog für Haltestellen, Verbesserung der Lesbarkeit von FGI-Medien, Überarbeitung der Liniennetzpläne und weitere Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fahrgastinformation

Einzelheiten hierzu sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 10) zu entnehmen.

6.12 Weiterentwicklung multimodaler Angebote

Die Attraktivität urbaner Räume als Wohn- und Dienstleistungsstandort wird in Zukunft immer mehr auch davon abhängen, welche Mobilitätsangebote neben dem privaten KFZ zur Verfügung stehen. Eine prägende Entwicklung ist dabei die Tendenz, dass für junge Menschen der KFZ-Besitz immer mehr an Bedeutung verliert, sondern die reine Nutzung im Vordergrund steht. Menschen werden in Zukunft die Entscheidung über ihren Wohnstandort bzw. den Standort eines Unternehmens in immer stärkerem Maße davon abhängig machen, inwieweit moderne Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes KFZ abgewickelt werden können.

Der ÖPNV bildet das Rückgrat aller multimodalen Angebote. Eine Weiterentwicklung multimodaler Angebote im Umweltverbund kann nur dann erfolgreich sein, wenn ein hochwertiger ÖPNV als Hauptverkehrsmittel zur Verfügung steht, der die überwiegende Mehrzahl aller Wegzwecke abdeckt. Dies ist in Kassel der Fall.

An so genannten Mobilitätspunkten, die im öffentlichen Raum gut wahrnehmbar sind, sollen alle Verkehrsträger des Umweltverbunds für die Kunden aus einer Hand zur Verfügung stehen.



Damit werden in urbanen Bereichen für Kunden verschiedene Verkehrsträger räumlich zusammengefasst und sehr einfach verfügbar werden.

Mobilitätspunkte werden in erster Linie dort benötigt, wo

- verdichtete Siedlungsstrukturen die Nutzung eines eigenen KFZ unbequem machen (beispielsweise wegen fehlenden Parkraums),
- hochwertige ÖPNV-Angebote der Netzebenen 1 und 2 den Zugang zum ÖPNV als Hauptverkehrsmittel besonders leicht machen und
- die Einwohnerdichte ausreichende Nutzerpotenziale verspricht.

Die in Kassel in einem ersten Schritt denkbaren Standorte für Mobilitätspunkte sind in der Langfassung dem Textteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 11.1) zu entnehmen.

Die Nutzung des ÖPNV kann dann durch gute Car-Sharing-Angebote gefördert werden, wenn Car-Sharing und ÖPNV sich gegenseitig so ergänzen, dass alle Wegzwecke abgedeckt sind, ohne dass ein eigenes KFZ benötigt wird.

Car-Sharing ist keine ÖPNV-Kerndienstleistung. Insbesondere in Anbetracht der in Kassel vorhandenen Vielzahl an leistungsfähigen privaten Anbietern sollte die Weiterentwicklung des Car-Sharing im Wesentlichen auch durch diese Anbieter in Zusammenarbeit mit Stadt und KVG erfolgen (siehe hierzu Langfassung „Entwicklungskonzept Kapitel 11.2)

Lokal emissionsfreie Verkehrsmittel sind neben der Tram batteriegetriebene Elektrofahrzeuge. Aufgrund der hohen Kosten von E-Fahrzeugen ist davon auszugehen, dass eine breite Akzeptanzbasis als Voraussetzung für eine spätere Ausdehnung auf den Privatkundensektor derzeit nur von institutionellen Anbietern wie ÖPNV- und Car-Sharing Unternehmen geschaffen werden kann.

Der Betrieb einer batteriebetriebenen Busflotte oder die Integration batteriebetriebener Fahrzeuge in die Busflotte ist aus derzeitiger Sicht für ein Verkehrsunternehmen wirtschaftlich noch nicht darstellbar. Gleiches gilt für Car-Sharing-Flotten mit E-Autos.

Die KVG strebt unter dem Vorbehalt einer Förderung der Projekte durch Bund, Land oder EU unter anderem den Einsatz von E-Fahrzeugen im Buslinienverkehr und im Rahmen von Car-Sharing-Angeboten an (siehe hierzu Langfassung „Entwicklungskonzept Kapitel 11.3)

Um den Zugang zu Verkehrsmitteln im Umweltverbund zu erleichtern, sind Tarifprodukte zu entwickeln, die die aufeinander abgestimmte oder alternative Nutzung von ÖPNV, Car-Sharing und Leihfahrradsystem ermöglichen und als einheitliches Zugangsmedium zur Verfügung stehen.

Die DB Rent GmbH bietet ein Fahrradvermietsystem an. Die Stationen dieses Systems sind eng mit ÖPNV-Haltestellen verzahnt. Zudem ist bereits insofern eine tarifliche Integration erfolgt, als sowohl für Kunden im Segment der Bartarife als auch für Abonnenten Sonderkonditionen für die Nutzung des Leihfahrradsystems gewährt werden.

Der Ausbau von Park and Ride Möglichkeiten im Umland, kann dazu beitragen, dass der Pkw-Anteil bei Fahrten nach Kassel zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel gesenkt werden kann. Dies käme dann sowohl dem Standort in Form einer Verkehrsentlastung als auch dem ÖPNV in Kassel zugute. Entsprechende Konzepte sollten im Rahmen der regionalen Nahverkehrsplanung erarbeitet werden.

Park and Ride ist weiterhin im Eventverkehr von Bedeutung. Hier können intelligente Konzepte deutlich zu einer besseren, umweltfreundlicheren und besucherfreundlicheren Verkehrsabwicklung beitragen. Vielversprechende Potenziale liegen hier insbesondere in den Bereichen

- Bergpark (Weltkulturerbe, Wasserspiele)
- Auedamm
- Documenta

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung können Bike and Ride Angebote vor allem in der Netzebene 3 als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV betrachtet werden. Dies gilt insbesondere für Gebiete mit dispersen Siedlungs- oder Standortstrukturen.

Die in den Linien im NVV kostenlose Fahrradmitnahme ist aus Sicht des Umweltverbunds sinnvoll, birgt aber auch Konfliktpotenzial im Hinblick auf die Nutzung der Mehrzweckabteile von Bussen und Trams. Eine Möglichkeit, hier entschärfend einzugreifen, ist die Fahrradmitnahme mit speziellen Trägern oder Hängern. Perspektivisch ist zu prüfen, welche Strecken in Kassel hierfür geeignet und unter welchen Rahmenbedingungen solche Angebote gewünscht und realisierbar sind.

6.13 Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten

Arbeitsplatzschwerpunkte bergen grundsätzlich interessante Potenziale für eine ÖPNV-Erschließung weil ein nennenswertes Fahrgastpotenzial räumlich konzentriert ist, gute Vertriebsmöglichkeiten und einheitliche Mobilitätsbedürfnisse bestehen.

Gleichzeitig stellen Arbeitsplatzschwerpunkte aber auch Anforderungen an das ÖPNV-Angebot, die nicht immer erfüllt werden. Dazu gehören ausreichende Fahrgastpotenziale entlang der zu bedienenden Verkehrsachsen, die Möglichkeit der Bündelung von Fahrgastströmen an Verknüpfungspunkten, die Abdeckung aller relevanten Zeitlagen, insbesondere Schichtzeiten unter Berücksichtigung der gesamten relevanten Reiseketten, das Vorhandensein ausreichender Platzkapazitäten in den Fahrzeugen, auch in den Verkehrsspitzen und die Möglichkeit der Bereitstellung dieser Kapazitäten mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand.

Aus den genannten Gründen sind für die unten aufgeführten Standorte folgende Voraussetzungen zu prüfen:

- Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Herkunftsorte und relevante Zeitlagen
- Identifikation von potenzialstarken Achsen bzw. von Punkten im Netz, an denen Verkehrsströme aus der Region im Zulauf auf die Standorte gebündelt werden können
- Möglichkeiten der Kapazitätsbereitstellung (Kann der Standort entgegen der Lastrichtung bedient werden? Sind Zusatzkapazitäten in der Verkehrsspitze erforderlich? Können die relevanten Relationen ohne Zusatzaufwand bedient werden?)
- Geeignete Vertriebsmodelle
- Bereitschaft der Unternehmen am Standort, den Umweltverbund durch betriebliches Mobilitätsmanagement zu fördern
- Finanzierungsmodelle

Der bedeutendste Arbeitsplatzschwerpunkt in Kassel ist die Innenstadt. Diese weist bereits sehr hohe ÖPNV-Anteile im Berufsverkehr auf und ist hervorragend erschlossen (siehe Bestandsaufnahme). Vorbehaltlich der Eingangsprüfung der oben aufgeführten Kriterien werden für folgende periphere Standorte weitere planerische Eckpunkte festgelegt:

- Industriegebiet Mittelfeld
- Industriepark Kassel

- VW-Werk Baunatal mit OTC
- SMA

Die Anbindung des geplanten Gewerbegebietes „Langes Feld“ ist in Abhängigkeit von der Entwicklung der Gewerbeansiedlungen zu bewerten und schrittweise, dem Bedarf entsprechend, zu realisieren. Einzelheiten sind in der Langfassung dem Berichtsteil „Entwicklungskonzept“ (Kapitel 12) zu entnehmen.

7 Abschätzung der Maßnahmenwirkung

Ziel der Abschätzung der Maßnahmenwirkung ist es, den politischen Gremien möglichst genaue Informationen zu den Wirkungen des Entwicklungskonzepts hinsichtlich

- der zukünftigen Entwicklung der Mobilitätskennwerte am Standort,
- des längerfristigen Finanzbedarfs,
- der Weiterentwicklung des ÖPNV im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Kassel sowie
- der wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Gesamtstandort sowie das kommunale Verkehrsunternehmen

bereitzustellen. Er ist damit eine wesentliche Beurteilungsgrundlage auf dem Weg zur Beschlussfassung.

7.1 Methodik

Maßnahmen in der Nahverkehrsplanung lassen sich im Hinblick auf ihre Zielsetzung wie folgt kategorisieren:

- Maßnahmen mit dem Ziel, übergeordnete Vorgaben umzusetzen
- Maßnahmen mit dem Ziel, bestehenden Verkehrsanforderungen besser gerecht zu werden
- Maßnahmen mit dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung zu optimieren
- Maßnahmen mit dem Ziel, Fahrgastzuwächse zu erzielen

Die politische Bewertung der Maßnahmenwirkung ist selten auf die rein betriebswirtschaftliche Sichtweise beschränkt. Ein hochwertiger öffentlicher Personennahverkehr ist ein unabdingbarer Beitrag zur nachhaltigen, bürger- und umweltfreundlichen Stadt-

/Regionalentwicklung zu sehen. Er ist geeignet, strukturelle Entwicklungen anzustoßen oder zu fördern und stärkt damit auch den Gesamtstandort wirtschaftlich.

In diesem Zusammenhang können und müssen rein betriebswirtschaftliche Sichtweisen um eine Betrachtung aller relevanten Entwicklungen, die der ÖPNV unterstützt, erweitert werden.

Die unterschiedlichen Zielsetzungen erfordern unterschiedliche Bewertungsmethoden. Detaillierte methodische Erläuterungen sind der Langfassung „Maßnahmenwirkung“ (Kapitel 1.1) zu entnehmen. Schematisch lassen sie sich wie folgt darstellen:

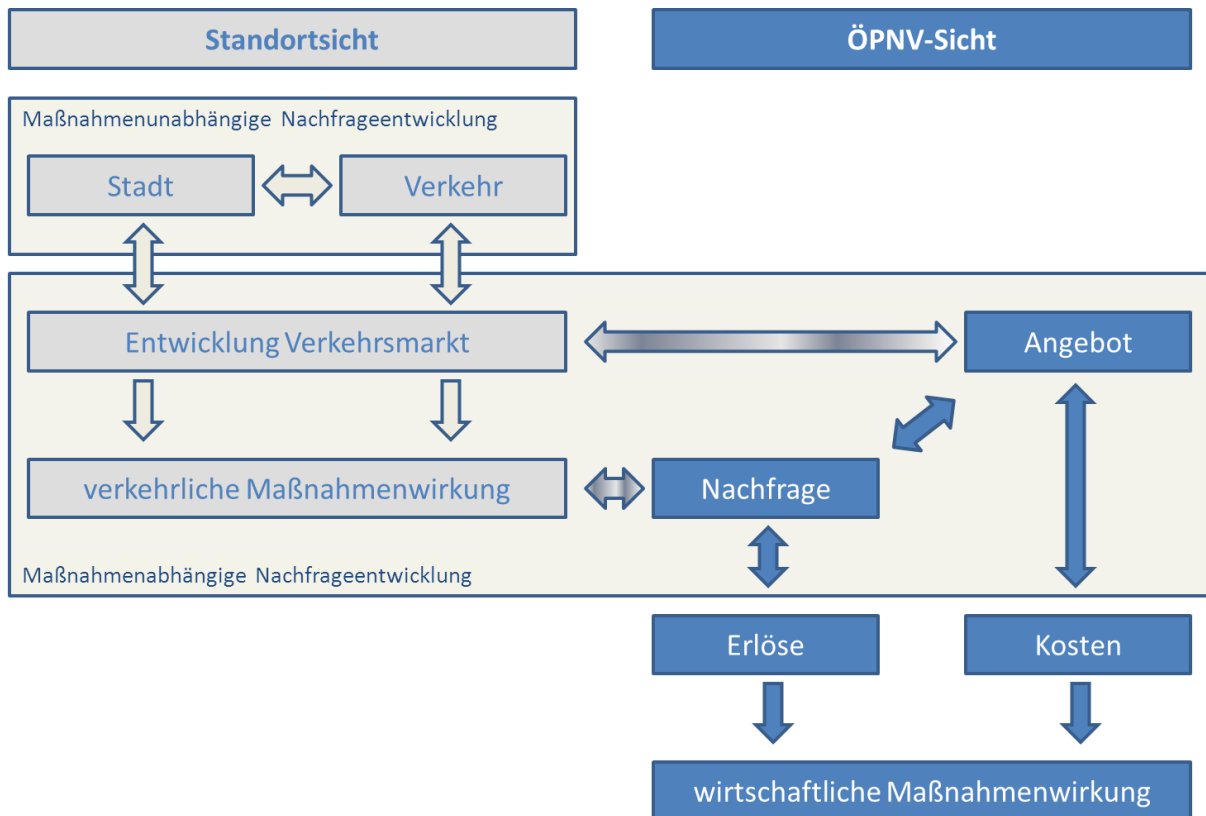


Abbildung 23: Bewertung der Maßnahmenwirkung, methodischer Ansatz

7.2 Maßnahmenunabhängige Entwicklung des Verkehrsmarkts

Die Beschreibung der so genannten „maßnahmenunabhängigen“ Entwicklung des Verkehrsmarkts geht zunächst davon aus, dass sich das ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel nicht verändert. Damit soll gezeigt werden, welche Entwicklungslinien sich ohne Veränderungen beim ÖPNV ergeben. Die wesentlichen Determinanten einer maßnahmenunabhängigen Entwicklung des Verkehrsmarktes sind

- Demographische Effekte,
- Verhaltenseffekte sowie

- Entwicklung des Standorts (Dienstleistungssektor, Bildungsstandort und Arbeitsmarkt, Wohnstandort).

Trotz stadtplanerisch und soziodemographisch interessanter Effekte, auch in Bezug auf die Altersstruktur, werden die zu erwartenden demographischen Effekte innerhalb der Stadt Kassel im Geltungszeitraum so geringfügig sein, dass sie im Hinblick auf die Prognose des Verkehrsgeschehens vernachlässigt werden können.

Derzeit lässt sich über die Folgen des sich verändernden Mobilitätsverhaltens für den Verkehrsmarkt nur spekulieren. Geht man davon aus, dass der Anteil der ÖPNV-Zwangskunden bei den über 65-jährigen sinken wird, mehr Senioren „wahlfrei“ sein werden, mehr junge Erwachsene keinen eigenen Pkw besitzen und damit den ÖPNV und multimodale Angebote verstärkt nutzen werden, veränderte Mobilitätsgewohnheiten Verschiebungen der Marktanteile hin Verkehrsangeboten des Umweltverbands mit sich bringen werden und der „Umweltverbund“ als Rückgrat immer einen guten ÖPNV benötigt, wird es für Mobilitätsdienstleister an einem Standort immer wichtiger, sich frühzeitig diesem Trend hin zu inter- bzw. multimodalem Verkehrsverhalten zu stellen.

Eine Prognose der weiteren Entwicklung der Stadt Kassel als Dienstleistungs- und Arbeitsplatzstandort ist komplex.

Angesichts der in der Bestandsaufnahme beschriebenen demographischen Effekte wird die Zentralität der Stadt weiter zunehmen. Andererseits kann dieser Effekt durch die Bankenkrise und deren Auswirkungen auf die produktiven Wirtschaftszweige wieder aufgehoben werden.

Nach einem intensiven Wachstum der Universität wird im Geltungszeitraum kein weiterer Anstieg der Studierendenzahlen erwartet, sehr wohl wird die Konzentration des Universitätsstandorts am Campus Holländische Straße nachhaltige Auswirkungen darauf haben, welche Verkehrskapazitäten und –angebote in der Erschließung dieses Standorts zukünftig benötigt werden. (Siehe auch Langfassung „Maßnahmenwirkung“, Kapitel 2)

7.3 Verkehrliche Bewertung der Maßnahmen

Mit der Umsetzung der Vorgaben des Anforderungsprofils sind Verbesserungen im Vergleich zum Status Quo verbunden.

Sie tragen durch die Differenzierung und Hierarchisierung des Netzes den Erkenntnissen zur maßnahmenunabhängigen Entwicklung des Verkehrsmarkts Rechnung.

Gleichzeitig ermöglichen die Vorgaben eine Reorganisation der vorhandenen Ressourcen und damit eine zukunftsfähige und wirtschaftliche Verkehrserbringung.

Die Akzeptanz des ÖPNV hängt nicht in erster Linie von der Luftlinienentfernung zur Haltestelle, sondern wesentlich auch von den Parametern Taktdichte, Merkbarkeit / Transparenz und Gesamtreisezeit ab.

Aus diesem Grund wird das Netz insgesamt klarer strukturiert, Ressourcen auf potenzialstarken Achsen gebündelt, Informationsbedarf abgebaut und Fahrzeiten verkürzt.

Eine Bündelung von Ressourcen auf zentralen Achsen mit dichtem Angebot und größeren Einzugsbereichen sowie eine klare und transparente Linienführung in den Quartieren kann im Einzelfall dazu führen, dass sich Fußwege im Zulauf der Haltestellen verlängern.

Das verbesserte Angebot wird jedoch die Akzeptanz längerer Fußwege steigern, so dass die Bereitschaft, das System zu nutzen sich insgesamt deutlich verbessern wird.

Die Steigerung der Netztransparenz und der Abbau von Informationsbarrieren führen in Verbindung mit einer kontinuierlichen Weiterentwicklung von Fahrgastinformation und Infrastruktur zu einer Attraktivitätssteigerung des Angebots, auch und besonders für wahlfreie Verkehrsteilnehmer.

In Verbindung mit einem starken ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbunds tragen die flankierenden Maßnahmen zur Stärkung inter- bzw. multimodalen Verkehrsverhaltens sowohl zu einer Steigerung der Attraktivität des Standorts als auch zur Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilität in Kassel bei.

Alle Maßnahmen im Verbund führen, vereinfacht dargestellt, zu

- einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV in Kassel,
- damit zu einem höheren Nutzen für die Menschen am Standort Kassel und dazu,
- dass das Angebot besser kommuniziert und vermarktet werden kann.

Diese Effekte werden voraussichtlich bewirken, dass es zu einer positiven, maßnahmenabhängigen Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage kommen wird.

7.4 Nachfrageprognose

Sämtliche im Entwicklungskonzept definierten Eckpunkte haben zum Ziel, das Gesamtnetz zu stärken und im Kundeninteresse wirtschaftlicher zu gestalten. Diesem Planungsmaßstab Rechnung tragend, erfolgt die Prognose ebenfalls für das Gesamtnetz.

Als Ausgangsannahme wird zugrunde gelegt, dass alle im Anforderungsprofil dargestellten Vorgaben umgesetzt werden und ihre Nachfragewirkung im Zusammenspiel entfalten können.

Beschrieben wird ein Endzustand, d. h. ein Zustand, der sich nach einer Markteinführungsphase einstellt. Wann dieser Zustand eintritt, hängt davon ab, in welchem Umfang und wann die erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden.

Wesentliche nachfragewirksame Effekte lassen sich wie folgt beschreiben:

- Eine Verdichtung des Angebots sowie die Einführung merkbarer Takte, Linienwege, Umsteigeverbindungen und Produktmerkmale führen dazu, dass größere Kundenpotenziale für den ÖPNV gewinnbar sind.
- Einzelnen betrachtet haben innenstadtorientierte Verbindungen größere Potenziale als Tangentialverbindungen und Erschließungsnetze.

Die Prognosemethodik wird detailliert in der Langfassung „Maßnahmenbewertung“ (Kapitel 4) erläutert.

Insgesamt ergibt sich aus der Nachfrageprognose auf Basis von Bevölkerungsentwicklung und Referenzwerten für den ÖPNV im Gebiet des Aufgabenträgers Stadt Kassel ein Zuwachspotenzial von ca. 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr.

7.5 Erlösprognose

Verschiedene methodische Ansätze führen auf unterschiedlichen Wegen zu einer Nachfrageprognose, auf deren Basis das Zuwachspotenzial für den ÖPNV in Kassel bei Umsetzung der im Entwicklungskonzept aufgezeigten Strategie auf rund 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr beziffert werden kann.

Erlösprognosen in einem Verbundraum, der hochkomplexen Einnahmeaufteilungsverfahren unterliegt, sind sehr schwierig. Als Richtwert wird hier von einem im Tarifgebiet Kassel anfallenden Erlös von 65 Cent pro Fahrt ausgegangen. Legt man diesen Faktor zugrunde, ergibt sich ein zusätzliches Erlöspotenzial von ca. 780.000 € pro Jahr. Dieser Wert beinhaltet keinen Preissteigerungsfaktor, da er nicht dazu dient, real eintretende Einnahmeänderungen exakt zu beziffern, sondern weil er das Mehrerlöspotenzial durch verkehrliche Veränderungen gegenüber dem Status Quo aufzeigen soll.

7.6 Kostenprognose

Die Kostenprognose beschreibt die Entwicklung der Betriebskosten gegenüber dem Status Quo, die bei Umsetzung aller Maßnahmen des Entwicklungskonzepts eintreten würde.

Auch hier macht im Maßstab des Nahverkehrsplans eine Einzelbetrachtung für bestimmte Netzteile keinen Sinn, da aufgrund der betrieblichen und technischen Verflechtungen im Ge-

samtnetz die Wirkung einer Maßnahme nicht isoliert und gegenüber der einer anderen abgegrenzt werden kann.

Festgehalten werden kann folgendes:

- Da das Gros aller Effekte durch eine intelligente Restrukturierung der vorhandenen Ressourcen erreicht werden soll, kann der betriebliche Mehraufwand für die Umsetzung des Entwicklungskonzepts begrenzt werden.
- Mehraufwand entsteht durch die Überführung von Achsen in die Netzebenen 1 und 2 sowie durch die Ausweitung des Samstagverkehrs analog der sich ändernden Geschäftszeiten.
- Veränderungen in der Netzebene 3 können durch Abbau von Überbedienung und Umschichtung der dadurch frei werdenden Ressourcen in andere Bereiche weitgehend aufwandsneutral umgesetzt werden.
- Betriebliche Einspareffekte ergeben sich infolge des Ersatzes von E-Wagen durch Doppeltraktionen in den aufkommensstarken Netzbereichen.

Insgesamt überlagern sich die genannten Effekte, so dass die Umsetzung der Vorgaben des Entwicklungskonzepts zum Netz Einsparpotenziale in Höhe von ca. 700.000 € mit sich bringen würde. Auch hier wird, aus den oben beschriebenen Gründen auf einen Preissteigerungs- und Kapitaldienstfaktor verzichtet, der bei der betriebswirtschaftlichen Kalkulation im Rahmen der konkreten Umsetzung angewendet werden würde. Ergänzende Anmerkungen finden sich in der Langfassung „Maßnahmenwirkung“ in Kapitel 6.

7.7 Wirtschaftliche Maßnahmenbewertung

Zusammenfassend betrachtet ergänzen sich die zu erwartenden Mehreinnahmen infolge der vorgeschlagenen Maßnahmen und ein mit der Umsetzung dieses Konzepts verbundenes Kosteneinsparpotenzial, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die im Entwicklungskonzept definierten Eckpfeiler den richtigen Weg aufzeigen, um die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Kassel nachhaltig zu steigern und gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung des Angebots verbunden mit Fahrgastzuwächsen zu erzielen.

7.8 Investitionen in Stationäre Infrastruktur

Die Tabelle 3 enthält kalkulierte Herstellungskosten (Bau und Planung). Da Infrastrukturprojekte zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen derzeit – mit Ausnahme

der Planungskosten – durch Landeszuwendungen gefördert werden, kann über die für die KVG tatsächlich anfallenden Kosten keine Aussage getroffen werden.

Das Investitionsprogramm ist nach Schwerpunkten gegliedert. Die Bewertungen in der folgenden Tabelle gelten für die im Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen. Preisstand ist das Jahr 2012. Die Tabellen enthalten einen Verweis auf das entsprechende Kapitel des Entwicklungskonzepts.

Die Kostenschätzung des Investitionsprogramms erfolgt, wie alle anderen Bewertungen im NVP, auf der Ebene des Gesamtnetzes. Sie basiert auf Grobschätzungen und repräsentiert das Gesamtvolumen aller im Entwicklungskonzept aufgezeigten Projektoptionen. Im Maßstab des Nahverkehrsplans können Einzelprojekte nur überschlägig, d. h. nicht im Sinne einer konkreten Ausführungsplanung bewertet werden. Aus diesem Grund würde eine Einzelaufzählung von Teilprojekten eine in diesem Maßstab nicht haltbare Scheingenaugigkeit suggerieren.

Für bestimmte Problemkomplexe wurden im Entwicklungskonzept verschiedene Lösungsansätze aufgezeigt, die zum Teil mit unterschiedlichen Infrastrukturmaßnahmen verbunden sind. Dies gilt zum Beispiel für den Schwerpunkt „Kapazitätsanforderungen in der Holländischen Straße“. Das Investitionsprogramm umfasst damit teilweise Optionen, die einander ausschließen. Die Werte in der rechten Spalte sind also nicht als Summe interpretierbar, sondern sie umfassen alle denkbaren Maßnahmen um den Anforderungen des Fördermitteldgebers (nur Maßnahmen, die im NVP enthalten sind werden nach GVFG gefördert) gerecht zu werden.

Investitionsprogramm		
Maßnahmenkomplex	Bezug zum Entwicklungskonzept	Kostenschätzung
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen der Prioritätsstufen 1 und 2	Kapitel 2.2	5.100.000 € ¹⁵
Investitionskosten für optionale Erweiterungen des Tramnetzes	Kapitel 7.1	82.000.000 €
Maßnahmen zur Weiterentwicklung der bestehenden Schieneninfrastruktur	Kapitel 7.2	22.000.000 €
Infrastrukturmaßnahmen zur Optimierung von Betriebsabläufen	Kapitel 8	3.000.000 €

Tabelle 3: Investitionsprogramm

¹⁵ Enthält ca. 1,1 Mio. € Eigenanteil, die die Stadt Kassel zu tragen hätte, falls die Maßnahme „barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Harleshausen“ umgesetzt würde

7.9 Investitionen in Fahrzeuge / Maßnahmen zur Verringerung lokaler Emissionen

Die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen ist im Nahverkehrsplan in Bezug auf Investitionsprogramme relevant, wenn in ihm besondere Anforderungen definiert werden, die die Bestandsfahrzeuge nicht erfüllen. Das ist im vorliegenden Plan nicht der Fall. Dennoch investiert die KVG in die Weiterentwicklung der Einsatzbereiche für lokal emissionsfreie Fahrzeuge. Im Rahmen geförderter Projekte werden im Fortschreibungszeitraum rund 2 Millionen Euro in den Testbetrieb bzw. die Netzintegration von Elektrobussen, E-Car-Sharing-Angeboten und weiterer emissionsarmer bzw. lokal emissionsfreier Technologien investiert.

8 Finanzierungskonzept

Gemäß § 11 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.

Soweit diese Mittel in Zukunft verfügbar sein werden, greift die KVG bei Investitionen auf die derzeit nutzbaren Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) oder mögliche Folgeinstrumente zurück. Eigenanteile werden von der KVG getragen und müssen wie unten beschrieben finanziert werden. In Zukunft werden für Investitionen verstärkt auch andere Förderinstrumente, wie zum Beispiel EU- oder Bundesmittel im Rahmen von Innovationsprojekten zu nutzen sein.

Der Finanzbedarf wird durch Umsatzerlöse und einen Kassenausgleich, wie im Folgenden dargelegt, gedeckt.

Die KVG ist Teil der KVV-Gruppe. Als Konzern der Stadt Kassel sind die Unternehmen der KVV für die Aufgaben der so genannten öffentlichen Daseinsvorsorge zuständig. Die KVG wurde als Aufgabenträgerorganisation von der Stadt Kassel mit der Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben betraut und darf den Querverbund im Rahmen des KVV-Konzerns nutzen. Sie übt die Planungs- und Finanzierungshoheit im ÖPNV aus.

Die Erbringung der Verkehrsleistungen in lokaler Verantwortung der Stadt Kassel erfolgt eigenwirtschaftlich.

Zwischen der Stadt Kassel als alleiniger Gesellschafterin und der KVV besteht ein Konsolidierungsvertrag, der die Finanzbeziehungen zwischen der Gesellschafterin und der KVV mit ihren Tochterunternehmen regelt und Ergebnisziele vorgibt.

Der Finanzbedarf für den öffentlichen Personennahverkehr wird durch Umsatzerlöse und den Kassenausgleich im Rahmen des KVV-Konzerns gedeckt.

Die Umsatzerlöse setzen sich zusammen aus Erlösen für Bereitstellungen, Erlösen aus Linienverkehr, Erstattungen und sonstigen Erlösen aus Dienstleistungen (z. B. für den Nordhessischen Verkehrsverbund oder andere Verkehrsunternehmen).

Im Jahr 2012 standen einem Finanzbedarf von ca. 108 Millionen € Umsatzerlöse in Höhe von ca. 95 Millionen € gegenüber. Mit einem Volumen von ca. 43,5 Millionen € machten dabei die reinen Fahrgeldeinnahmen etwa die Hälfte der Umsatzerlöse aus. Der Kassenausgleich betrug ca. 13 Millionen €. Hinzu kommen die in die KVV verlagerten Pensionskosten.

Derzeit erarbeitet die KVG im Auftrag der Stadt Kassel ein Restrukturierungskonzept auf Basis des Nahverkehrsplans. Ziel dieses Konzeptes ist es, den Defizitrahmen der KVG langfristig konstant zu halten. Neben zahlreichen anderen Bausteinen beinhaltet es

- eine Netzoptimierung mit dem Ziel der Kostensenkung,
- Maßnahmen zur Steigerung der Erlöse, insbesondere im Bereich der Fahrgeldeinnahmen sowie
- Restrukturierungsmaßnahmen zur Kostensenkung.

Die Netzoptimierung hat das Ziel, auf Basis der Vorgaben des Nahverkehrsplans Liniennetz, Fahrplan und Ressourcen unter Nutzung aller in diesem Rahmen realisierbaren Einsparungspotenziale zu optimieren und damit den Baustein „Maßnahmen zur Steigerung der Erlöse“ zu flankieren und die Finanzierung des ÖPNV langfristig zu sichern.

9 Anlage 1: Synopse der Anregungen der Ortsbeiräte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
01	Ortsbeirat Mitte		Keine Anmerkungen	
02	Ortsbeirat Südstadt		Keine Anmerkungen	
03	Ortsbeirat Vorderer Westen		Keine Anmerkungen	
04	Ortsbeirat Wehlheiden		Keine Anmerkungen	
05	Ortsbeirat Bad Wilhelmshöhe		Keine Anmerkungen	
06	Ortsbeirat Brasselsberg		Keine Anmerkungen	
07 / 1	Ortsbeirat Süsterfeld / Helleböhn	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3 in Verbindung mit Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erreichbarkeit des Stadtteils nach 20:00 Uhr verbessern (Linie 24)	Das Anforderungsprofil gibt Taktzeiten und Bedienungszeitfenster vor. In Verbindung mit den Festlegungen für Verknüpfungspunkte ergibt sich aus dem Nahverkehrsplan der Rahmen, um die genannten Verbesserungen herbeizuführen.
08 / 1	Ortsbeirat Harleshausen	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Eine bessere Abstimmung der Busfahrpläne mit denen der RT ist erforderlich	Ein entsprechender Punkt wird eingefügt.
08 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2.2.1	Bahnhof Harleshausen genügt weder den Anforderungen an Barrierefreiheit noch Ausstattungs- und Aufenthaltsqualität	Bahnhof Harleshausen wird in Priorität 1 zum barrierefreien Ausbau aufgenommen.
08 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.3.1	In den Abendstunden besteht an der Teichstraße kein zufriedenstellender Übergang von der Tram zum Bus	Der Übergang von der Tram zum Bus ist in Hauptverkehrszeit gewährleistet. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass einheitliche Bedienungszeitfenster und Reiseketten einzuhalten sind und macht verbindliche Vorgaben zur Anschlusssicherung. Damit wäre die Reisekette im Spätverkehr die gleiche, wie in der Hauptverkehrszeit. In Verbindung mit Kapitel 5.3.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts, in dem die Teichstraße als ein Systemverknüpfungspunkt definiert wird, auf den die Kriterien des Anforderungsprofils anzuwenden sind, gibt der Nahverkehrsplan hier einen eindeutigen Rahmen zur Verbesserung der Situation.
08 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.2	Bau einer Schienenstrecke nach Harleshausen in Kategorie 2 verschieben	Die Kategorie sagt nichts über die Dringlichkeit einer Maßnahme aus, sondern über das Prüfstadium. Da noch keine Machbarkeitsstudie vorliegt, ist die gewünschte Verschiebung systematisch nicht mit der Definition der Kategorie vereinbar.
08 / 5		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 4	Linienführung der Linie 41 in Vellmar sollte wieder geändert werden.	Die Linienführung einer Busverbindung auf dem Gebiet eines anderen Aufgabenträgers ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans der Stadt Kassel.
08 / 6		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	E-Busse auf der Strecke Harleshausen – Bhf. Wilhelmshöhe in Fahrplan aufnehmen	Fahrplandetails sind nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung. Der Hinweis wird aber im Rahmen der laufenden Fahrplanentwicklung berücksichtigt.
08 / 7		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	In den abends in Harleshausen verkehrenden Kleinbussen ist kein Platz für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Rollatoren	Ein entsprechender Punkt wird eingefügt.
09 / 1	Ortsbeirat Kirchditmold	Kurzfassung Kapitel 6.8	Ausbau des Tramnetzabschnitts „Obere Zentgrafestraße“ in die Maßnahmenliste aufnehmen.	Im Rahmen der für den Geltungszeitraum absehbaren Ressourcenverfügbarkeit konkurriert diese Maßnahme mit der Option einer Linienführung in der Wolfhager Straße. Hier wurde die Abwägung vom rein quantitativen Nutzen der Maßnahme bestimmt, die eindeutig die größeren Potenziale auf der Wolfhager Straße ausweist. Langfristig ist die Maßnahme durchaus denkbar. Sie sollte daher in die Maßnahmendiskussion zum Verkehrsentwicklungsplan einfließen, der einen Geltungszeitraum bis 2030 aufweist.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
09 / 2	Ortsbeirat Kirchditmold	Kurzfassung Kapitel 8.4	Der OBR Kirchditmold geht davon aus, dass das Investitionsprogramm zum barrierefreien Ausbau auch die Haltestelle Kirche Kirchditmold beinhaltet.	Dies ist der Fall, siehe Langfassung Entwicklungskonzept, Kapitel 2.2.1
09 / 3		Entwicklungskonzept Langfassung Kapitel 5.1.1	Der OBR Kirchditmold würde es begrüßen, wenn auf der Achse Innenstadt – Wolfhager Straße – Ahnatalstraße eine Verbesserung der taktichte erfolgen würde und die tangente Funktion der heutigen Linie 24 durch eine Erweiterung der Bedienungszeitfenster gestärkt würde	Anforderungsprofil und Entwicklungskonzept des NVP implizieren diese Rahmenvorgabe. Die konkrete Angebotsausgestaltung erfolgt auf Basis des Nahverkehrsplans durch die Verkehrsunternehmen.
10	Ortsbeirat Rothenditmold		Keine Anmerkungen	
11 / 1	Ortsbeirat Nord-Holland	Entwicklungskonzept Langfassung, Kapitel 7.2	Einrichtung einer neuen Tram-Haltestelle in der Holländischen Straße zwischen Moritzstraße und Ludwigstraße	Der Haltestellenabstand zwischen den Bestandshaltestellen Holländischer Platz und Halitplatz beträgt zwar ca. 700 Meter, der verkehrliche Nutzen einer zusätzlichen Haltestelle in diesem Bereich stünde aber in keinem angemessenen Verhältnis zu deren Kosten. Aufgrund der Zuwegung zum neuen Uni-Campus würde die Haltestelle keine Erschließungsverbesserung bewirken. Demgegenüber wären umfassende Anpassungsmaßnahmen im Straßenraum erforderlich (u. a. Zuwegung für Fußgänger über Fahrbahnen mit jeweils zwei Fahrstreifen). Abschließend ist festzuhalten, dass ein zusätzlicher Halt auch die Umlaufstabilität der Trams beeinflussen würde. Die Anregung wird daher nicht umgesetzt.
11 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 10.5	Ausstattung aller Straßenbahn- und Bushaltestellen mit DFI-Anzeigern	Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des GVFG in Hessen ist Fahrgastinformation an Bahnsteigen und Verknüpfungspunkten förderfähig. Darüber hinaus empfiehlt der NVP, auch Bushaltestellen in der Netzebene 1 mit DFI auszustatten. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind aufgrund der fehlenden Fördergrundlage nicht finanzierbar.
12 / 1	Ortsbeirat Philippinenhof-Warteberg	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	ÖPNV-Angebot im Stadtteil soll im bisherigen Umfang aufrecht erhalten werden, es sollen keine Anrufsammeltaxis eingesetzt werden	Der Bereich Philippinenhof-Warteberg ist der Netzebene 3 zugeordnet. Damit sind hier derzeit die Qualitätskriterien gemäß Anforderungsprofil übererfüllt. Da die Kriterien als Mindestanforderung zu verstehen sind, lassen sie aber einen höheren Bedienungstakt zu. Der Einsatz von Anruf-Sammeltaxis kann allerdings dann ausgeweitet werden, wenn die Bedienung mit Linienbussen in Tagesrandlagen nicht mehr wirtschaftlich darstellbar sein sollte und eine Nachfrageanalyse ergibt, dass die zu ersetzenden Kurse von weniger als 4 Personen genutzt werden.
12 / 2		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Sonntags soll es weiterhin ab 8:30 Uhr und nicht erst ab 10:00 Uhr eine Busverbindung geben	Dies ist gewährleistet, das Anforderungsprofil ermöglicht allerdings vor 10:00 Uhr eine bedarfsorientierte Bedienung
13	Ortsbeirat Fasanenhof		Keine Anmerkungen	
14	Ortsbeirat Wesertor		Keine Anmerkungen	

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
15 / 1	Ortsbeirat Wolfsanger-Hasenhecke	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.3.1	OBR würde weiterhin den Bau des Straßenbahnstabs Ihringhäuser Straße – Dessenborn befürworten	Die ursprünglich aus Sicht der Stadtentwicklung angestrebte, verdichtete Blockbebauung wurde bisher nicht realisiert. Stattdessen ist im Wesentlichen eine lockere Bebauung mit Ein- oder Zweifamilienhäusern entstanden. Vor dem Hintergrund dieser veränderten siedlungsstrukturellen Voraussetzungen wurden von der KVG mehrere denkbare Bedienungskonzepte im ÖPNV und damit ggf. verbundene Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Die untersuchten Konzepte umfassen sowohl Optionen im Trambereich als auch optimierte Buskonzepte. Es ist absehbar, dass die mit dem Bau und dem Betrieb einer Straßenbahnerweiterung verbundenen Kosten nicht in einem angemessenen wirtschaftlichen Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen einer solchen Maßnahme stehen. Die verkehrlichen Verbesserungspotenziale und die wirtschaftlichen Vorteile einer zielgerichteten Optimierung des straßengebundenen Erschließungsnetzes werden deutlich höher eingeschätzt.
15 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kap. 5.1.2	Busanbindung des Stadtteils verbessern (insbesondere Wohngebiete Osterbach, Dessenborn und die Seniorenwohnanlage Hinter dem Fasanenhof)	Entsprechende Ergänzungen werden in das Kapitel 5.1.2 der Langfassung des Entwicklungskonzepts sowie 6.4 der Kurzfassung eingefügt
16	Ortsbeirat Bettenhausen		Keine Anmerkungen	
17 / 1	Ortsbeirat Forstfeld		Die Bezeichnung „Nahverkehrsplan“ ist irreführend, da der Plan ausschließlich auf den ÖPNV abstellt	Der Begriff „Nahverkehrsplan“ ist gemäß PBefG und HÖPNVG vorgeschrieben und kann nicht verändert werden.
17 / 2			Die Kürze des Planungshorizontes gegenüber dem des Verkehrsentwicklungsplans lässt darauf schließen, dass eine Verzahnung beider Fachplanungen allenfalls oberflächlich erfolgt und der Nahverkehrsplan der strategischen Netzoptimierung dient. ... Hier sollte eine weitgehende Harmonisierung vorgenommen werden	Der Planungshorizont des Nahverkehrsplans ist durch den Gesetzgeber vorgegeben. Der Nahverkehrsplan baut, wie dem Kapitel 3 der Einleitung (Langfassung) explizit zu entnehmen ist, auf den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans auf. Er dient nicht der strategischen Netzoptimierung, sondern der Festschreibung von definierten Standards im ÖPNV. Eine Netzreform dient also der Umsetzung des Nahverkehrsplans und nicht umgekehrt.
17 / 3			Ansätze zur Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes mit dem ÖPNV fehlen weitgehend. Hier sollten entsprechende Ergänzungen vorgenommen werden.	Ansätze zur Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes (der ÖPNV ist das Rückgrat des Umweltverbundes) werden in Kapitel 11 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) ausführlich dargestellt. Der Schwerpunkt dieses Kapitels liegt auf den Angeboten Park and Ride, Bike and Ride, Car-Sharing als Ergänzung zum ÖPNV, Leihfahrradsystem, tarifliche Integration, Aufbau einer einheitlichen Plattform zur Planung/Buchung intermodaler Reiseketten, Vermarktung intermodaler Angebote. Zusätzlich werden im Anforderungsprofil die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme und der Ausbau der Fahrradabstell-Infrastruktur an Haltepunkten ausdrücklich als wichtiges Ziel dargestellt.
17 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 11.1	Als denkbare Standorte für Mobilitätspunkte sollten in das Entwicklungskonzept die Bereiche um die Haltestellen Forstbachweg und Lindenberg aufgenommen werden.	Die Anregung wird aufgenommen.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
18	Ortsbeirat Waldau		Keine Anmerkungen	
19	Ortsbeirat Niederzwehren		Keine Anmerkungen	
20	Ortsbeirat Oberzwehren		Keine Anmerkungen	
21 / 1	Ortsbeirat Nordshausen	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Angebot der Linie 12 nicht beschneiden	Die Anregung bezieht sich auf die Fahrplangestaltung einer einzelnen Linie. Die Fahrplangestaltung ist nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung, sie erfolgt nachgeordnet. Der Nahverkehrsplan gibt jedoch einen Rahmen vor, der einen Angebotsabbau im Bereich Nordshausen nicht vorsieht.
21 / 2		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.3.1	Der Anschluss von Nordshausen nach Baunatal ist in den Abendstunden (nach Betriebsschluss der Linie 6) dahingehend zu optimieren, dass – wie auch im Tagesverkehr – kein mehrmaliges Umsteigen erforderlich ist.	Der Übergang von der Tram zum Bus ist in Hauptverkehrszeit gewährleistet. Das Anforderungsprofil gibt vor, dass einheitliche Bedienungszeitfenster und Reiseketten einzuhalten sind und macht verbindliche Vorgaben zur Anschlusssicherung. Damit wäre die Reisekette im Spätverkehr die gleiche, wie in der Hauptverkehrszeit. In Verbindung mit Kapitel 5.3.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts, in dem die Haltestelle Brückenhof als ein Systemverknüpfungspunkt definiert wird, auf den die Kriterien des Anforderungsprofils anzuwenden sind. Damit definiert der NVP einen Verbesserungsrahmen.
21 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2.2	Alle Haltestellen in Nordshausen sind barrierefrei auszubauen und mit Fahrgastpavillons zu versehen	Die Haltestelle „Nordshausen Linde“ ist als Priorität 2 (Umsetzung empfohlen) eingestuft, die übrigen Haltestellen im Stadtteil fallen unter die Priorität 3 (kein unmittelbarer Handlungsbedarf).
22 / 1	Ortsbeirat Jungfernkopf	Anforderungsprofil, Langfassung	Erhöhung des Angebots des Nahverkehrs, Vermeidung weiterer Ausdünnung	Der gesamte Nahverkehrsplan zielt auf eine Angebotsverbesserung unter Einhaltung der wirtschaftlichen Vorgaben ab. Das bezieht sich sowohl auf die Sicherung eines dichten Takts als auch auf eine Steigerung der Kundenfreundlichkeit und Merkbarkeit des Angebots. Eine reine Erhöhung des Aufwands führt nicht zwingend zu mehr Kundenfreundlichkeit.
22 / 2		Anforderungsprofil, Langfassung, Netzebenenmodell	15-Min-Takt, zumindest in der Hauptverkehrszeit	Im Stadtteil Jungfernkopf wird die Erschließungsfunktion der Netzebene 3 im Wesentlichen von Linien übernommen, die gleichzeitig der Netzebene 2 mit Verbindungsfunktion zugeordnet sind. Infolge dieser funktionalen Verknüpfung ist die Vorgabe 15-Min-Takt in der HVZ im weitgehend erfüllt.
22 / 3		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Anbindung Jungfernkopf – Vellmar verbessern	Die Anforderung wird berücksichtigt. Ein entsprechender Passus, der eine Optimierung des Busnetzes und die Verbesserung der Anschlüsse an RT und Tram beinhaltet, wird eingefügt.
22 / 4		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt von umsteigefreien Verbindungen vom Jungfernkopf in die Innenstadt	Der Nahverkehrsplan sieht nicht den Wegfall umsteigefreier Verbindungen explizit vor. Aufgrund der übergeordneten Gesamtüberlegungen kann jedoch im Rahmen einer Funktionstrennung von Linien ein Umstieg erforderlich werden. Da dieser jedoch den Qualitätsvorgaben aus den Kapiteln 6 des Anforderungsprofils und 5.3 des Entwicklungskonzepts (Langfassungen) gebunden ist, wird die Verbindungsqualität hierdurch nicht beeinträchtigt.
22 / 5		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt	Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen.
22 / 6		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Einsatz leiserer und kleinerer Busse, möglichst auch Elektrofahrzeuge, zumindest in den Tagesrandlagen	Hierzu enthält der Entwurf bereits entsprechende Vorgaben in folgenden Kapiteln: Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 8.1 und 8.4 sowie im Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 9. Ein ergänzender Hinweis mit Bezug zum Stadtteil Jungfernkopf wird in Kapitel 5.1.2 aufgenommen.
22 / 7		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Vernünftige Verknüpfung bzw. Umstiege Bus/Tram/RT an den Haltestellen Jungfernkopf bzw. Holländische Straße und Teichstraße	Im in das Kapitel 5.1.2 eingefügten Passus ist die Verbesserung der Verknüpfung berücksichtigt
22 / 8		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt der Anbindung aller Quartiere des Stadtteils Jungfernkopf, insbesondere „Am Kirschrain“ und „Am Rande“	Eine Aufgabe der Anbindung der genannten Bereiche ist nicht geplant

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
22 / 9		Kurzfassung, Kapitel 6.4, Spiegelelstrich „Erschließungsnetz Jungfernkopf“	Letzten Satzteil in diesem Spiegelstrich streichen „Verbesserung der Verkehrsführung durch Nutzung der Waldecker Straße im Quartier Jungfernkopf.“	Wird gestrichen
22 / 10		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Reaktivierung der Haltestelle „Am Obstkeller“, ggf. an einem geringfügig veränderten Standort	Die Schaffung eines Verknüpfungspunktes zwischen der RegioTram (RT) und dem Busnetz im unmittelbaren Umfeld des RT-Halts Jungfernkopf ist ein zentraler Baustein für die Verbesserung der ÖPNV-Situation im Quartier. Der neue Standort im Bereich der neuen Unterführung Schenkebieber Stanne / Waldecker Straße liegt nur ca. 200 Meter von der alten Haltestelle entfernt und bietet optimale Voraussetzungen für eine Verknüpfung des Busangebots mit der RT. Darüber hinaus werden durch die verträglichere Integration des neuen Haltepunkts in den Gesamtverkehrsraum Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs vermindert. In Anbetracht der oben dargestellten Vorteile wird die Anregung verworfen.
22 / 11		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Erhalt der Haltestellen in der Schenkebieber Stanne	Die Schaffung eines Verknüpfungspunktes zwischen Bus und Tram im Bereich des RT-Haltepunkts Jungfernkopf erforderte eine Verlegung der Haltepositionen um ca. 200 Meter in Richtung der neuen Unterführung Schenkebieber Stanne / Waldecker Straße. Damit würde der Abstand zur aufgegebenen Haltestelle Nordend lediglich noch ca. 220 Meter betragen. Der geforderte Standardabstand zwischen zwei Haltestellen beträgt 600 Meter. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass der alte Standort der Haltestelle Nordend aufgrund fehlender Zuwegungen ohnehin aus dem südlich angrenzenden Wohngebiet fußläufig nur mit Umweg über den Frasenweg erreichbar ist, bzw. für viele Anwohner der Weg zur neuen Haltestelle Jungfernkopf deutlich kürzer ist, als der zur Haltestelle Nordend. Die genannten Faktoren machen, in Verbindung mit deutlich unterdurchschnittlichen Einsteigerzahlen, die Haltestelle verkehrlich überflüssig. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist es daher naheliegend, sie aufzugeben. Um die Wartesituation der alten Haltestelle „Daimler-Benz Nordtor“ unter den Aspekten Aufenthaltsqualität und soziale Kontrolle / Sicherheit zu verbessern und Fußwege aus dem Quartier südlich der Schenkebieber Stanne zu verkürzen, wird die Haltestelle um ca. 150 Meter nach Westen verschoben und in den Bereich der Einmündung des Wegs „An den Weidenbäumen“ verlegt. Mit der Neuordnung sind die Haltestellen insgesamt verkehrlich sinnvoller und kundenfreundlicher verteilt, werden Betriebsabläufe verbessert und Kosten gespart. Die Maßnahme ist daher sowohl aus Kundensicht als auch unter Wirtschaftlichkeitsaspekten erforderlich.
22 / 12		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 10.5	Installation von Echtzeitinformationen	Gemäß Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des GVFG in Hessen ist Fahrgastinformation an Bahnsteigen und Verknüpfungspunkten förderfähig. Darüber hinaus empfiehlt der NVP, auch Bushaltestellen in der Netzebene 1 mit DFI auszustatten. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind aufgrund der fehlenden Fördergrundlage nicht finanzierbar.
22 / 13		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Verbesserung der Qualität des AST-Verkehrs der Linie 28 (Ausfall, Verspätung, nimmt keine Hunde mit, Fahrer kennt sich nicht aus)	Die hier aufgeführten Einzelatbestände sind nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung, sondern basieren auf Kundenbeschwerden, die im Rahmen der bestehen Instrumente zur Qualitätssicherung verfolgt werden.
22 / 14		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 5.1.2	Schaffung einer Anbindung des westlichen Jungfernkopf (Neubaugebiet Kiefernweg) zum RT-Halt Jungfernkopf	Ein entsprechender Prüfauftrag wird formuliert und in Kapitel 5.1.2 eingefügt.
23	Ortsbeirat Unterneustadt		Keine Anmerkungen	

10 Anlage 2: Synopse der Anregungen der Träger öffentlicher Belange

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
1	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler		Wo ist die langfristige strategische Planung?	Der strategische Ansatz für den Geltungszeitraum des NVP ist es, nach einer Phase der Expansion, das Netz unter Optimierung des Ressourceneinsatzes zu konsolidieren. Wesentliches Ziel ist die Gewinnung von Kunden (damit die Steigerung der Einnahmen und die Sicherung der Finanzierung eines hochwertigen Angebots) durch die Verbesserung der Netztransparenz und die Konzentration von Ressourcen in Bereichen, in denen vielversprechende Potenziale für den ÖPNV liegen. Der NVP zeigt sehr wohl Optionen für die strategische Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes auf. In diesem Zusammenhang sind zum Beispiel die Definition verbindlicher Bedienungszeitfenster, die Entwicklung von Produkten mit eindeutig zugeordneten Qualitätsmerkmalen und die eindeutige Funktionszuweisung für die RegioTram zu nennen. Darüber hinausgehende strategische Ziele werden im VEP mit einem Planungshorizont bis 2030 definiert.
2			In welchen Stadtteilen läge der Wohnraum zukünftiger Senioren?	Zu dieser Fragestellung wurde im Zuge der Arbeitsphase die erste kleinräumige Bevölkerungsprognose des Amts für Statistik der Stadt Kassel ausgewertet. Festzuhalten ist folgendes: Die größten Anteile älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger werden 2020 die Stadtteile Bad Wilhelmshöhe, Harleshäuser, Jungfernkopf, Brasselsberg und Forstfeld aufweisen. Eine Besonderheit im Stadtteil Bad Wilhelmshöhe ist, dass der Frauenanteil in der Altersgruppe der über 65-jährigen fast doppelt so hoch sein wird, wie der der Männer. Geht man davon aus, dass, gerade in dieser Altersgruppe bei Frauen der Führerscheinbesitz und die Pkw-Verfügbarkeit noch signifikant geringer ist, als bei Männern, werden hier Gender-spezifische Erfordernisse deutlicher zu Tage treten, als in anderen Stadtteilen. Deutlich geringer werden die Altenanteile in den urbanen, innenstadtnahen Quartieren und besonders in den, durch ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger sowie Studierenden dominierten Stadtteilen Nord-Holland, Rothenditmold und Wesertor. Insgesamt ist aber festzuhalten, dass in Bezug auf die Altersstruktur die zu erwartenden Verschiebungen innerhalb der Stadt Kassel so geringfügig sein werden, dass sie im Hinblick auf die Prognose des Verkehrsgeschehens der nächsten 5 Jahre vernachlässigt werden können.
3			Welche Stadtteile nehmen an Bevölkerung zu und wie sieht die Bevölkerungsverteilung aus?	Zu dieser Fragestellung wurde im Zuge der Arbeitsphase die erste kleinräumige Bevölkerungsprognose des Amts für Statistik der Stadt Kassel ausgewertet. Festzuhalten ist folgendes: Bei annähernd konstanter Gesamtbevölkerung sind geringfügige räumliche Verschiebungen zu erwarten. Insbesondere werden die zentralen, urbanen Quartiere und die familienfreundlichen, eher durch geringe Dichten geprägten Quartiere in Randlage Einwohnerzuwächse verzeichnen. Aufgrund der sehr geringen Werte dieser Verschiebungen werden sich die in der Bestandsaufnahme beschriebenen Grundstrukturen nicht ändern. Nach wie vor decken sich die Siedlungsschwerpunkte mit den, im Anforderungsprofil definierten, Netzebenen 1 und 2 und ist die Einordnung der Quartiere in die Netzebene 3 gerechtfertigt. Der Effekt der räumlichen Verschiebung der Bevölkerungsanteile innerhalb der Stadt Kassel ist demnach im Hinblick auf die Prognose der Entwicklung des Verkehrsmarkts in den nächsten 5 Jahren zu vernachlässigen.
4		Kurzf. 7.1, Langf. Maßnahmenwirkung 1.1	Die wirtschaftliche Maßnahmenwirkung ist allein durch den Zusammenhang von Angebot und Nachfrage sowie das Verhältnis von Erlösen zu Kosten bestimmt. Hier wird deutlich, dass die Planung auf gegenwärtigen Standards und Erfahrungen aufbaut. Eine langfristige Planung ist nicht ableitbar.	Die Parameter die im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Maßnahmenwirkung relevant sind, ergeben sich aus dem hessischen Leitfaden zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen. Da für den öffentlichen Personennahverkehr durch die Stadt Kassel ein finanzieller Rahmen festgesetzt ist und im VEP ein langfristiger Gestaltungsrahmen vorgegeben ist, müssen sich zudem alle Planungsansätze in diesem Rahmen bewegen.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
5	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler	Kurzf. 5.2	... dass die zukünftige Entwicklung des Neubaugebiets (Wolfsanger) unberücksichtigt bleibt, es scheint letztendlich eine finanzielle Frage zu sein, ob dieses Gebiet, trotz vorhandener Trasse, angebunden wird. Die Fraktion Demokratie erneuern / Freie Wähler fordert Sie auf ... das Gebiet Wolfsanger in die Planungen einzubeziehen.	Die Anregung wird wie folgt verstanden: Es geht zum einen um die Behebung eines Erschließungsdefizits im Osten des Bereichs Wolfsanger und zum anderen um den Bau der so genannten Tram ins Bossental. Die Behebung des Erschließungsdefizits im Osten des Stadtteils ist Gegenstand des Nahverkehrsplans. Da auf der Ebene eines NVP keine Linienführungen und Fahrpläne entwickelt werden, obliegt die konkrete Ausgestaltung dieser Vorgabe jedoch der Umsetzungsplanung durch die KVG. Bezüglich der Tramerweiterung verweisen wir auf das Kapitel 7.3.1 (Entwicklungskonzept, Langfassung): „Die ursprünglich aus Sicht der Stadtentwicklung angestrebte, verdichtete Blockbebauung wurde bisher nicht realisiert. Stattdessen ist im Wesentlichen eine lockere Bebauung mit Ein- oder Zweifamilienhäusern entstanden. Vor dem Hintergrund dieser veränderten siedlungsstrukturellen Voraussetzungen wurden von der KVG mehrere denkbare Bedienungskonzepte im ÖPNV und damit ggf. verbundene Trassenvarianten auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht. Die untersuchten Konzepte umfassen sowohl Optionen im Trambereich als auch optimierte Buskonzepte. Es ist absehbar, dass die mit dem Bau und dem Betrieb einer Straßenbahnerweiterung verbundenen Kosten nicht in einem angemessenen wirtschaftlichen Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen einer solchen Maßnahme stehen. Die verkehrlichen Verbesserungspotenziale und die wirtschaftlichen Vorteile einer zielgerichteten Optimierung des straßengebundenen Erschließungsnetzes werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt deutlich höher eingeschätzt.“
6	Fraktion Demokratie erneuern – Freie Wähler		Arbeitnehmer aus dem Südosten können nur schlecht mit dem ÖPNV nach Baunatal, Arbeitnehmer aus dem Südwesten können nur schlecht mit dem ÖPNV nach Waldau gelangen. Eine RegioTram-Trasse könnte zwischen den Bahnhöfen Bettenhausen und Wilhelmshöhe über die Messehallen und die Fulda geführt werden und somit beide Stadtteile miteinander verbinden. In der Fuldaaue besteht zusätzlich die Möglichkeit des unkomplizierten Besuchs des Auedamms mit dem dortigen Schwimmbad. Die Fraktion Demokratie erneuern / Freie Wähler fordert Sie auf ... ein Konzept für eine solche Trasse zu erarbeiten.	Der Stadtteil Bettenhausen ist durch die Tramlinie 4 direkt mit dem Stadtteil Bad Wilhelmshöhe und dem ICE-Bahnhof verbunden. Mit dem in Kapitel 12.2 der Langfassung des Entwicklungskonzepts dargestellten Maßnahmenpaket wird zwar der Industriepark Waldau nicht direkt an den ICE-Bahnhof angebunden, jedoch liegen in dieser Verbindung auch keine nennenswerten ÖPNV-Potenziale, da aufgrund der sehr guten überregionalen Erreichbarkeit im Autobahnnetz der ÖPNV in der überregionalen Anbindung nicht konkurrenzfähig ist. Deutlich größere Potenziale für den ÖPNV liegen im näheren Einzugsbereich. Aus diesem Grund ist auch eine solche Verbindung vorgesehen. Sie soll allerdings mit Bussen realisiert werden. Die Trassenvariante „Waldkappeler Bahn“ wurde im Rahmen der Vorplanung zur Tram Waldau geprüft. Folgende Parameter wurden untersucht: Investitionskosten, Anbindung ¹⁶ KS Nord, Anbindung KS Süd, Anbindung Zentrum, Anbindung Leipziger Straße, Anbindung Berufsverkehr gesamt, Anbindung Schulverkehr, Befahrung Altmarkt. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass die Variante „Stern – Platz der Einheit“ gegenüber dem Status Quo deutlich mehr Vorteile auf als die Variante „Damaschkebrücke - Messehallen“ bringt. Das Ergebnis wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr am 27. Januar 2011 vorgestellt und die Variante Messehallen wurde verworfen. Ein „Besuch des Auebads“ ist aus allen Stadtteilen durch die Erschließung des Auedamms mit einer Buslinie möglich, die an den Verknüpfungspunkten Auestadion und Am Stern mit den Angeboten der Netzebenen 1 und 2 verknüpft ist.
7	Energie Waldeck-Frankenberg GmbH		Keine Einwände oder Anregungen	

¹⁶ Annahme: direkter Busverkehr Waldau – Stern wird eingestellt, Bewertungskriterien Takt, Fahrzeit, Transparenz

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
13	Gemeindevorstand der Gemeinde Niestetal	Kurzf. 6.3 Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.2	Die Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke wird als denkbare Netzerweiterung aufgeführt. Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde ist eine solche Verbindung auf absehbare Zeit ausgeschlossen.	Eine entsprechende Fußnote wird in Kapitel 6.3 der Kurzfassung sowie in Kapitel 4.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) aufgenommen.
14	Nordhessischer Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	Bestandsaufnahme (Langfassung) 4.3.2	Ersten Spiegelstrich um den RE 3 und die Tram 1 ergänzen	Wird umgesetzt
15		Bestandsaufnahme (Langfassung) 4.3.2	Formulierung im 5. Spiegelstrich wie folgt ändern: „Pendlern aus Richtung Süden stehen die Linien R5 (Cantus) und RT 5 (RegioTram) zur Verfügung.“	Wird umgesetzt
16		Bestandsaufnahme (Langfassung) 5.2.6	Formulierung im 2. Spiegelstrich auf Seite 49 wie folgt ändern: „Die Linien 51 und 52 ersetzen lokale Linien auf der Achse Brasselsberg – Bahnhof Wilhelmshöhe.“	Wird umgesetzt
17		Bestandsaufnahme (Langfassung) 5.2.6	Hinweis: Linie 52 ergänzt lokale Angebote bis zur Haltestelle Schützenstraße.	Diese Haltestelle liegt nicht in der Netzebene 2, daher wird die bestehende Formulierung, die die Schützenstraße nicht beinhaltet, beibehalten.
18			Hinweis zu Seite 49, Netzebene 3, erster Spiegelstrich: Die Linie 37 bedient die Achse bis in die Innenstadt, allerdings ab Platz der Einheit nicht mehr in der Netzebene 3	Kapitel 5.2.6 wird entsprechend ergänzt und geändert.
19			Hinweis zu „Express-Kurse auf Hauptachsen in der Netzebene 1“: Die Linie 130 ist aufgrund fehlender gemeinsamer Haltestellen keine Ergänzung zum lokalen Angebot auf der Holländischen Straße	Die Linie 130 ist insofern eine Angebotsergänzung, als sie infolge ihrer Durchbindung Fahrgästen die Möglichkeit bietet, ab der Haltestelle Holländische Straße schneller und umsteigefrei die Innenstadt zu erreichen. Außerdem ergänzt sie das Angebot gerade infolge der Tatsache, dass sie an anderen Haltestellen hält als die Tram.
20			RT in der Netzebene 1: Die RT9 fährt ab 2014 nicht mehr in die Innenstadt, die Linien RT3/RT4 bedienen ab 2014 die Holländische Straße	Stand der Bestandsaufnahme ist das Fahrplanjahr 2013
21		Karte 16	Die RegioTram ist zu nachrangig dargestellt	Die Darstellung hat nichts mit der Wertigkeit einer Linie zu tun. Die Linien sind deshalb nur schwarz dargestellt, weil es sich um Verkehre außerhalb der Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel handelt. Die Darstellung wird dennoch überarbeitet.
22		Karte 17	Die Haltestelle „Zum Feldlager“ fehlt	Die Haltestelle wird ergänzt.
23		Anforderungsprofil (Langfassung), Kapitel 7.4	Haltestellenkennzeichnung nach StVO gilt nicht für RegioTram-Haltestellen, wenn diese auf Eisenbahninfrastruktur liegen	Entsprechende Fußnote wird eingefügt

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
24	NVV, Forts.	Mängelanalyse (Langfassung) Kapitel 3.5.4	Formulierung prüfen: „RegioTram intransparent“ durch „Transparenz erhöhen“ ersetzen.	Die vorgeschlagene Formulierung beschreibt nicht einen Zustand, sondern eine Maßnahme und passt daher nicht ins Kapitel Mängelanalyse. Aus diesem Grund wird die ursprüngliche Formulierung beibehalten.
25		Entwicklungskonzept (Langfassung) 2.2.1	Haltestelle Kassel-Harleshausen in Priorität 1 aufnehmen	Wird umgesetzt
26		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	RT in Harleshäuser Kurve sollte als Netzebene 1 betrachtet werden	Die RT in der Harleshäuser Kurve bietet nach Umsetzung des RT-Zielkonzepts in der Harleshäuser Kurve einen 15-Minuten-Takt in der HVZ, die Taktfrequenz in der NVZ sowie die Bedienungszeitfenster entsprechen nicht dem Raster des Lokalen Nahverkehrsplans. Für die Netzebene 1 gemäß Anforderungsprofil ein 7,5 Min-Takt in der HVZ und ein 15 Min-Takt in der NVZ vorgesehen. Aus den genannten Gründen und um die Flexibilität des RT-Betriebs zu stärken, sollte die Hauptlast des ÖPNV-Angebots der Netzebenen 1 und 2 im Bereich Jungfernkopf, Harleshausen und Kirchditmold auf lokalen Linien liegen.
27		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	Nicht alle RT-Linien fahren in Kassel den gleichen Weg, vor allem abgeflügelte Doppeltraktionen weichen ab.	Folgender Satz wird eingefügt in Kapitel 4.1.1 der Langfassung des Entwicklungskonzepts und in Kapitel 6.3 der Kurzfassung eingefügt: „Ergeben sich verkehrliche Notwendigkeiten, die eine abweichende Führung einzelner Kurse erfordern, ist dies möglich, soweit die Funktionsübernahme einer Tramlinie durch die RT dadurch nicht beeinträchtigt wird (z. B. abweichende Führung einer abgekoppelten Einheit einer Doppeltraktion).“
28		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	RT5 und RT9 werden keine Überlagerung im Stadtgebiet erreichen, die Straßenbahnähnlich wäre	Das widerspricht nicht den Zielsetzungen gemäß Kapitel 4.1.1, da andere RT-Linien das gewährleisten. Aufgrund der bewusst offen gewählten Formulierung besteht jedoch eine ausreichende Flexibilität für etwaige zukünftige Anpassungserfordernisse.
29		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.1	Infrage kommende RT-Strecken wegen Fördergeldproblematik prüfen.	Aus Sicht der Stadt Kassel sind die im Kapitel 4.1.1 aufgeführten Abschnitte diejenigen, die grundsätzlich in Frage kommen.
30		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.5 und 4.2	Beschleunigung, Nutzung der Nahverkehrsspur und der daran gelegenen Haltestellen in der Holländischen Straße durch regionale Buslinien berücksichtigen	Folgender Satz wird in Kapitel 4.2 der Langfassung eingefügt: „Prüfung der Möglichkeiten zur Beschleunigung und Optimierung der Betriebsabläufe innerhalb des Stadtgebiets von Kassel.“
31		Entwicklungskonzept Langfassung 4.1.5	Redaktionelle Änderungen beachten	Der NVP unterliegt einem Redaktionsschluss. Die Hinweise sind richtig. Auf die Umsetzung der Änderungswünsche wird dahingehend eingegangen, dass alle Linienbezeichnungen aus dem betreffenden Abschnitt entfernt werden. Hierdurch ergibt sich keine inhaltliche Veränderung, es ist aber sichergestellt, dass die Angaben auch nach Fahrplanwechseln richtig sind.
32		Entwicklungskonzept Langfassung 4.2	Auf „Lokalisierung“ regionaler Linien hinweisen.	Ein Kapitel 4.3 wird eingefügt, die Nummerierung der anderen Kapitel verschiebt sich entsprechend. Die Kurzfassung wird in Kapitel 6.3 um diesen Hinweis ergänzt.
33		Entwicklungskonzept Langfassung 5.3.1	RT-Halt in Harleshausen als Verknüpfungspunkt 2. Ordnung aufnehmen	Die Haltestelle Ahnatalstraße wurde gewählt, weil dort sowohl die Linien in Richtung Innenstadt als auch die Linien in Richtung Wilhelmshöhe und Vellmar erreicht werden.
34		Entwicklungskonzept Langfassung 6.4	Kooperation NVV, LK Kassel und Stadt Kassel erwähnen, Ausweitung der Bedienung der Stadt-Umland-Linien im Nachtschwärmerverkehr auf die gesamte Nacht erwähnen	Die Anregung wird umgesetzt.
35		Entwicklungskonzept Langfassung, 7.3.2	RT-Anbindung des Jungfernkopfs als Argument gegen eine Tramanbindung aufführen.	Die Anregung wird umgesetzt.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
36	NVV, Forts.	Entwicklungskonzept Langfassung 12.1	RT ist für die Anbindung des Gewerbegebiets Mittelfeld in der Harleshäuser Kurve ungeeignet.	Es handelt sich um einen Prüfauftrag, der aufgrund der Tatsache, dass er verkehrlich sinnvoll ist, aufrechterhalten wird.
37		Allgemein	Symmetrieminute im Tramnetz an die der Eisenbahn anpassen.	Der Vorschlag wird geprüft, die konkrete Fahrplangestaltung ist jedoch nicht Gegenstand der Nahverkehrsplanung.
43	Stadt Kassel, Kinder- und Jugendbeteiligung	Entwicklungskonzept, Langfassung, 4.5	Prüfen: Jugendtarif als maßgeschneiderte Lösung zwischen Kinder- und Erwachsenentarif	Folgender Absatz wird eingefügt: „Um der Vorgabe des Anforderungsprofils gerecht zu werden, die Tarifstruktur unter Berücksichtigung der Entwicklung des Mobilitätsmarkts stetig weiterzuentwickeln, wird derzeit, in Kooperation mit dem NVV, ein Gutachten erstellt. Wesentliches Ziel ist die nachhaltige Sicherung eines angemessenen Finanzierungsbeitrags durch Fahrkartenerlöse. Aus Kundensicht sind Attraktivität, Einheitlichkeit und Verständlichkeit des Tarifsystems von besonderer Bedeutung. Weiterhin wird geprüft, inwieweit für besondere Kundengruppen (Jugendliche, Berufspendler, Senioren, Familien etc.) maßgeschneiderte Lösungen entwickelt werden können, die die oben genannten Ziele unterstützen.“
44		Entwicklungskonzept Langfassung 6.4	Optimierung des Wochenend- und Spätverkehrs ist aus Sicht der Jugendlichen wünschenswert	Um diesem Ziel gerecht zu werden, prüfen NVV, Landkreis Kassel und Stadt Kassel, den Nachtverkehr an Wochenenden auf die gesamte Nacht auszudehnen.
45		Entwicklungskonzept Langfassung, 10.7	Es wird vorgeschlagen, eine Mobilitäts-App zu entwickeln	Die Mobilitätsangebote der KVG werden datentechnisch aufbereitet und perspektivisch mittels einer „zentralen Datendrehscheibe“ für elektronische Medien verfügbar gemacht. Aufgrund der Tatsache, dass es bereits mehrere Mobilitäts-Apps gibt, die am Markt auch schon etabliert und positioniert sind, ist es vielversprechender, die oben genannten Daten über die bereits fertigen Plattformen verfügbar zu machen und von Eigenentwicklungen abzuweichen.
46		Entwicklungskonzept Langfassung, Kapitel 11	Einsatz von Fahrradhängern prüfen	Folgender Abschnitt wird eingefügt: „Schnittstellen zwischen öffentlichem Personennahverkehr und Radverkehr ergeben sich immer mehr auch im Freizeitverkehr. Die kostenlose Fahrradmitnahme ist verkehrlich sinnvoll, birgt aber auch Konfliktpotenzial im Hinblick auf die Nutzung der Mehrzweckabteile von Bussen und Trams. Eine Möglichkeit, hier entschärfend einzugreifen, ist die Fahrradmitnahme mit speziellen Trägern oder Hängern. Perspektivisch ist zu prüfen, welche Strecken in Kassel hierfür geeignet und unter welchen Rahmenbedingungen solche Angebote gewünscht und realisierbar sind.“
52	Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Kassel	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Brückenhof – Nordshausen in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt derzeit die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem Erschließungsnetz Nordshausen erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Brückenhof. Sollte sich aufgrund siedlungsstruktureller Entwicklungen in Bezug auf die Einstufung der Verbindung Änderungsbedarf ergeben, kann dieser im Rahmen einer Fortschreibung umgesetzt werden.
53		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Druselstal – Brasselsberg in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem Erschließungsnetz Brasselsberg erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Druselstal.
54		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Ihringshäuser Straße – Bossental – Wolfsanger in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 1 mit dem Erschließungsnetz Wolfsanger erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Ihringshäuser Straße, die Verknüpfung der Netzebene 2 mit dem oben genannten Erschließungsnetz an der Haltestelle Wolfsgraben.
55		Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Verbindung Holländische Straße - Warteberg in Netzebene 2 aufnehmen	Das Verkehrspotenzial dieser Verbindung rechtfertigt die Aufnahme in die Netzebene 2 nicht (siehe Bestandsaufnahme). Dass die Verbindung in der Netzebene 3 liegt, bedeutet nicht, dass es keine Anschlusslinie geben wird. Im Gegenteil. Die Verknüpfung der Netzebene 1 mit dem Erschließungsnetz Philippinenhof - Warteberg erfolgt gemäß Kapitel 5.3.1 Entwicklungskonzept Langfassung an der Haltestelle Holländische Straße.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
56	Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Kassel, Forts.	Anforderungsprofil, Langfassung, Kapitel 6.3	Die Korridore Ahnatalstraße – Rasenallee, Bossental – Hasenhecke und Leipziger Platz – Eichwaldsiedlung benötigen ein ausreichendes Taktangebot.	Dies ist gemäß der vom VCD als gerechtfertigt bezeichneten Vorgaben des Anforderungsprofils zu den Bedienungsstandards in den Netzebenen durch den NVP vorgegeben.
57		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1 Kurzfassung, Kapitel 6.8	Trassenfreihaltung Endhaltestelle Wilhelmshöhe Park – Schloss Wilhelmshöhe, Ihringshäuser Str. – Fuldata und Leipziger Str. – Forstbachweg – Ochshäuser Straße, Sandershäuser Straße – Salzmannshausen – (Niestetal) und Wolfsanger – (noch zu bauende) Fuldabrücke – Sandershausen sicherstellen	Ein entsprechendes Kapitel wird aufgenommen, die Karte wird ergänzt.
58		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1	Trassenfreihaltung Niederzwehren – Langes Feld, Bossental, sicherstellen	Für die genannten Bereiche liegen Studien bzw. erste Voruntersuchungen vor, die besagen, dass eine Trambindung aufgrund fehlender Zugewinnpotenziale unwirtschaftlich wäre. Eine Trassenfreihaltung ist aus derzeitiger Sicht nicht erforderlich.
59		Anforderungsprofil Langfassung, Kapitel 6.3	Beginn der HVZ-Bedienung sollte an Sonntagen ab 8:00 Uhr erfolgen.	Aus den Nachfragedaten und den uns vorliegenden Angaben zum Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger ist klar ersichtlich, dass an Sonntagen ein dichter Takt erst ab 10:00 Uhr erforderlich ist. Das Einsetzen des HVZ-Verkehrs um 10:00 Uhr bedeutet nicht, dass davor kein Angebot besteht, es ist aber weniger dicht und bedarfsorientiert. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen, auf Achsen und zu Zeiten, in denen sie benötigt werden, Kapazitäten bereitzustellen, die anderweitig nicht verfügbar wären.
60		Anforderungsprofil Langfassung, Kapitel 8.6	Langfristig Einsatz von 2,65 Meter breiten Fahrzeugen planen.	Ist im Kapitel 8.6 enthalten.
61	Zweckverband Raum Kassel	Kurzf. 6.3 Langfassung Kap. 4.1.2	Die Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke wird als denkbare Netzerweiterung aufgeführt. Aufgrund der Beschlusslage in der Gemeinde ist eine solche Verbindung auf absehbare Zeit ausgeschlossen.	Eine entsprechende Fußnote wird in Kapitel 6.3 der Kurzfassung sowie in Kapitel 4.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) aufgenommen.
62	Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Kassel	Einleitung, Langfassung, Kapitel 4	Fachbehörden aus erstem Absatz streichen	Wird umgesetzt
63		Maßnahmenwirkung	Finanzierungskonzept fehlt	Ein entsprechendes Kapitel wird erarbeitet und in die Langfassung der Maßnahmenbewertung und die Kurzfassung integriert.
64		Generell	Abstimmung mit regionalem NVP und Nachbarlandkreisen nicht ausreichend	Die KVG hat im Rahmen des Arbeitskreises NVP Kassel Plus jeweils nach Abschluss eines Arbeitsschritts alle Zwischenstände präsentiert und mit den Nachbaraufgabenträgern und dem NVV diskutiert. Zudem wurde ein gemeinsames Kapitel zur Kooperation im Kassel Plus Gebiet erarbeitet, dass in die Nahverkehrspläne aller Körperschaften integriert wird.

Lfd. Nr.	Organisation	Kapitel	Gegenstand	Abwägung
65	Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Kassel, Forts.	Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 2	Barrierefreien Ausbau von Haltestellen, insbesondere im Busnetz, forcieren	Zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen werden im vorne genannten Kapitel detaillierte Aussagen getroffen.
66		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.2	Bau einer Tramstrecke nach Harleshausen birgt Fahrgastpotenziale aber auch Umsetzungsschwierigkeiten, insbesondere in Bezug auf Brückenbauwerke, Aufteilung des Straßenraums und Platzbedarf für eine Wendeanlage am Linienendpunkt	Aufgrund der strategischen Potenziale soll im NVP die Trassenfreihaltung gesichert werden. Die genannten Umsetzungsschwierigkeiten werden, falls konkrete Planungsschritte eingeleitet werden, im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchungen und der NKU bewertet.
67		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.3	Einsatz alter Hochflurtrams auf möglicher Herkulesbahn berücksichtigen	Die Aufnahme im Nahverkehrsplan dient aus strategischen Erwägungen zunächst vorrangig der Trassensicherung und der Sicherstellung der Förderfähigkeit. Sollten konkrete Planungsschritte erfolgen, ist im Rahmen der Konzepterstellung auch zu prüfen, welche konzeptionelle Ausrichtung die Bahn erhalten soll und welche Fahrzeuge zu den jeweiligen Konzeptentwürfen passen. Darüber hinaus sind auch Wirtschaftlichkeitsaspekte zu berücksichtigen.
68		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.4	Im Zusammenhang mit den aufgeführten Trassenfreihaltungen sind die Konzepte eng mit dem Verbund und dem Landkreis Kassel abzustimmen	Im NVP sind lediglich die strategischen Optionen fixiert. Jede Detailplanung wird selbstverständlich mit allen Beteiligten einvernehmlich abgestimmt.
69		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.1.1	Neubewertung der NKU Waldau erforderlich	Die Neubewertung erfolgt im Rahmen der Fördermittelbeantragung.
70		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.1	Haltestellen in der Königsstraße sollten uneingeschränkt doppeltraktionsfähig werden	Diese Vorgabe ist zwar aus Fahrgastsicht wünschenswert, jedoch sind hierbei die besonderen städtebaulichen Gegebenheiten und funktionalen Anforderungen an die Königsstraße zu berücksichtigen. (Die Formulierung wurde bewusst so offen gewählt, weil im Rahmen der Gesamtabwägung abweichende Lösungen zielführender sein können.)
71		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.4	Die Notwendigkeit der generell zweigleisigen Ausführung von Wendeschleifen ist derzeit nicht ersichtlich	Der Abschnitt wurde bewusst als Prüfauftrag formuliert. Zu prüfen sind all die Parameter, die auch von Hessen Mobil als kritisch benannt werden.
72		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.2.6	Innenstadtnahe Wendemöglichkeit erscheint nicht mehr nötig	Die Maßnahme wurde einerseits aus strategischen Gründen in den Plan aufgenommen. Derzeit ist zwar die Kapazitätsbereitstellung durch die RT-Fahrzeuge gewährleistet, dennoch ist im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen nicht auszuschließen, dass andere Betriebskonzepte greifen müssen und die Anlage somit gebraucht wird. Andererseits ist sie als Ersatz der Anlage in der Ottostraße erforderlich, die zahlreiche betriebliche Nachteile aufweist. Eine Streichung sollte daher nicht erfolgen.
73		Entwicklungskonzept, Langfassung, Kapitel 7.3.2	Bei Aufgabe der Trammerschließung des Jungfernkopfs Busangebot, insbesondere Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit verbessern.	Ein entsprechender Punkt wird in Kapitel 5.1.2 des Entwicklungskonzepts (Langfassung) integriert.
84	Landkreis Kassel		Verweis auf die Stellungnahme des NVV	

Vorlage Nr. 101.17.1262

31. März 2014
1 von 1

Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens (Beschlussfassung als Satzung)

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„ Im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Kassel Nr. VIII/14 „Nördlicher Ortsrand Nordshausen" wird eine Satzung über eine Veränderungssperre nach § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und den §§ 5, 50, 51 Nr. 6, der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. S. 218), aufgestellt.

Die Satzung dient der Sicherung der Planungsabsichten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans.“

Dem Ortsbeirat Nordshausen wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 6. Februar 2014 zur Anhörung vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 5. März 2014 und 31. März 2014 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1) und die Satzung (Anlage 2) sind beigefügt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

**Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens
(Beschlussfassung als Satzung)**

Erläuterung

Zur Sicherung der Planungsziele im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist der Beschluss einer begleitenden Veränderungssperre geboten. Mit der Veränderungssperre werden Bauvorhaben und Nutzungsänderungen im Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans von der Stadt dahingehend geprüft, ob sie der geplanten Entwicklung entgegenstehen.

Wichtige Ziele sind die Sicherung einer geordneten Erschließung, die Sicherung von Grünflächen, Nutzungsverträglichkeit und städtebauliche Einfügung. Im Plangebiet besteht durch die vorhandenen Nutzungen und die Bebauung ein großes Veränderungspotenzial. Die Veränderungssperre wird als gesonderte Satzung beschlossen. Nach Veröffentlichung der Satzung über die Veränderungssperre gilt diese für zwei Jahre. Sie kann um ein Jahr verlängert werden und dann, wenn besondere Umstände es erfordern, nochmals um ein weiteres Jahr verlängert werden.

gez.
Flore

Kassel, 6. Januar 2014

**Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre
für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens
vom (in Kraft getreten:)**

Aufgrund des § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und der §§ 5, 50, 51 Nr. 6 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.04.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. I S. 218), hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Zu sichernde Planung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel hat in ihrer Sitzung am beschlossen, für das in § 2 näher beschriebene Gebiet den Bebauungsplan Kassel Nr. VIII/14 „Nördlicher Ortsrand Nordshausen“ aufzustellen. Zur Sicherung der Planung wird für dieses Gebiet hiermit eine Veränderungssperre erlassen.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Veränderungssperre wird im Westen durch die westlichen Grundstücksgrenzen der Flurstücke 66/19, 72/6 und 72/24, im Norden durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „Auf der Dönche“, die westliche, nördliche und östliche Grenze des Flurstückes 30/17 (alle Flur 2, Gemarkung Nordshausen) und durch eine 130 m lange Linie in Richtung Osten durch die Flurstücke 1/1, 2/4, 2/5, 3/1 und 4/1, im Osten durch eine Linie von der östlichen Grenze des Flurstückes 4/1 (alle Flur 2, Gemarkung Oberzwehren) zur Eisenbahnstrecke, im Süden durch den nördlichen Rand der Eisenbahnstrecke, durch den westlichen Rand des Flurstücks 47/68 sowie in dessen Verlängerung eine Linie durch die Korbacher Straße, die nördliche Straßenbegrenzungslinie der Korbacher Straße, die westliche Grenze der Flurstücke 37/2 und 37/3, die südliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „In den Steinern“, und die östlichen und südlichen Grenzen der Flurstücke 66/19 und 66/18 sowie eine 10 m lange Linie von der Straßenbegrenzungslinie der Gänseweide zum Flurstück 66/19 (alle Flur 2, Gemarkung Nordshausen). Ein Übersichtplan und eine Liste der Grundstücke liegen als Anlage 1 und Anlage 2 bei.

§ 3 Rechtswirkung der Veränderungssperre

(1) In dem von der Veränderungssperre betroffenen Gebiet dürfen:

1. Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB nicht durchgeführt und bauliche Anlagen nicht beseitigt werden; Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB sind
 - a. Vorhaben, die die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zum Inhalt haben, und
 - b. Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs sowie Ausschachtungen, Ablagerungen einschließlich Lagerstätten;
2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.

(2) Wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, kann von der Veränderungssperre eine Ausnahme zugelassen werden.

(3) Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Vorhaben, von denen die Gemeinde nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre hätte begonnen werden dürfen, sowie Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden von der Veränderungssperre nicht berührt.

§ 4 Inkrafttreten und Außerkrafttreten der Veränderungssperre

Die Veränderungssperre tritt am Tag der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Sie tritt nach Ablauf von zwei Jahren, vom Tag der Bekanntmachung gerechnet, außer Kraft. Auf die Zweijahresfrist ist der seit der Zustellung der ersten Zurückstellung eines Baugesuchs nach § 15 (1) BauGB abgelaufene Zeitraum anzurechnen. Die Gemeinde kann die Frist um ein Jahr verlängern. Wenn besondere Umstände es erfordern, kann die Gemeinde die Frist bis zu einem weiteren Jahr nochmals verlängern. Die Veränderungssperre tritt in jedem Fall außer Kraft, sobald und soweit ein Bebauungsplan für das in § 2 genannte Gebiet rechtsverbindlich wird.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Liste der Grundstücke

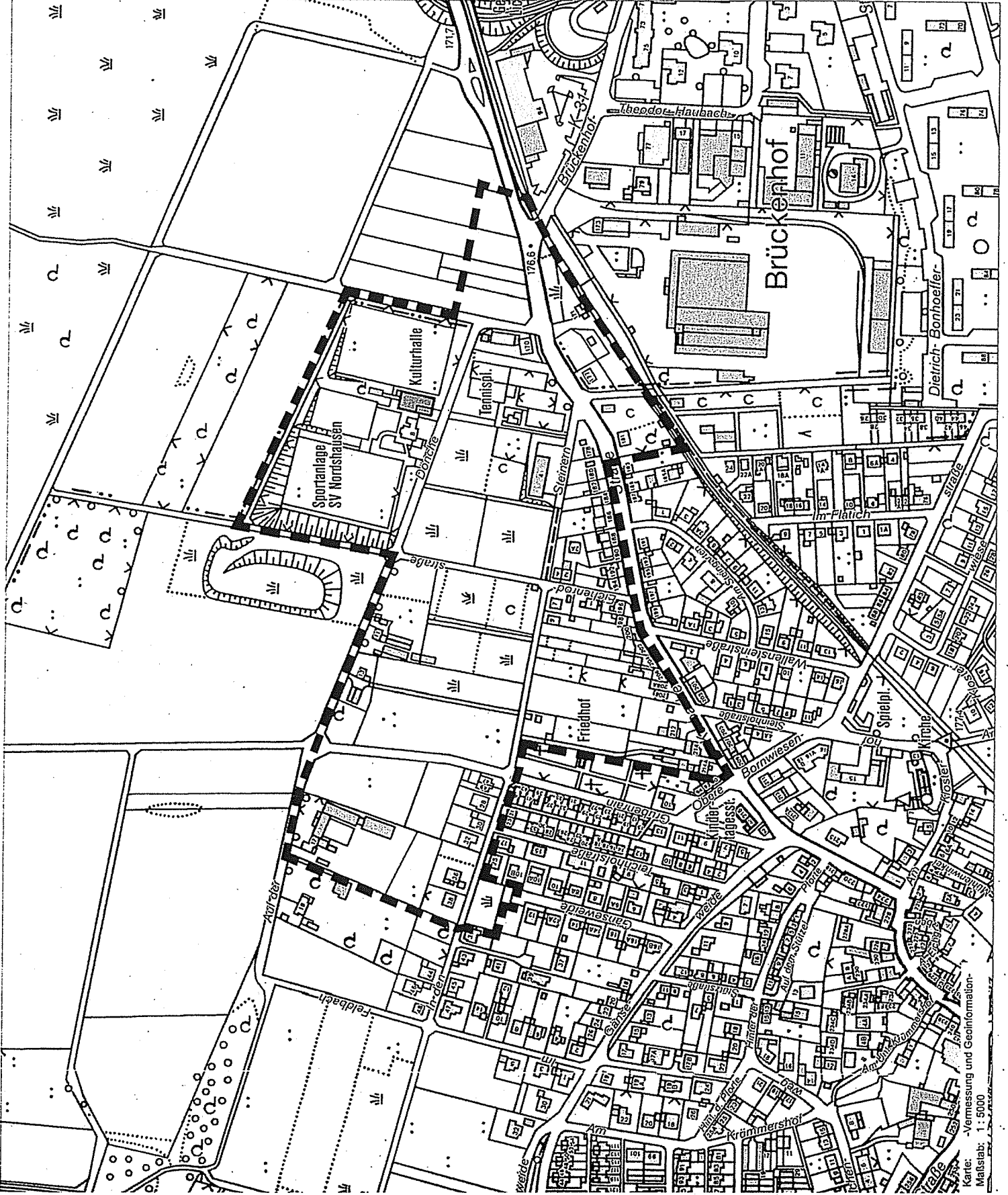
Veränderungssperre "Nördlicher Ortsrand Nordshausen"

Magistrat der Stadt Kassel

Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen

Stadtplanung und Bauaufsicht

Kassel, Dezember 2013



Anlage 2 zur Satzung über die Veränderungssperre für das Gebiet des nördlichen Ortsrandes Nordshausens
 Liste der Grundstücke im Geltungsbereich

Gemarkung Nordshausen, Flur 2					
1.	30/1	27.	32/7	53.	66/19
2.	31/1	28.	32/9	54.	677/108
3.	31/3	29.	37/2	55.	680/108
4.	31/7	30.	37/3	56.	685/108
5.	31/8	31.	37/4	57.	686/108
6.	31/10	32.	377/31	58.	688/108
7.	31/12	33.	380/31	59.	689/108
8.	106/2	34.	40/1	60.	72/23
9.	107/2	35.	40/2	61.	72/24
10.	108/1	36.	410/31	62.	72/25
11.	108/2	37.	42/1	63.	72/32
12.	195/31	38.	44/2	64.	72/33
13.	30/14	39.	44/3	65.	72/34
14.	30/16	40.	45/1	66.	72/41
15.	30/17	41.	45/4	67.	72/42
16.	301/108	42.	45/5	68.	72/43
17.	31/11	43.	45/7	69.	72/44
18.	31/13	44.	45/8	70.	72/6
19.	31/16	45.	46/1	71.	72/7
20.	31/2	46.	46/3	72.	66/18 (tlw.)
21.	31/6	47.	46/4	73.	100/4 (tlw.)
22.	31/9	48.	46/5	74.	105/1 (tlw.)
23.	32/10	49.	463/31	75.	109/2 (tlw.)
24.	32/4	50.	47/69	76.	111/3 (tlw.)
25.	32/5	51.	47/8	77.	118/1 (tlw.)
26.	32/6	52.	482/31		

Gemarkung Oberzwehren, Flur 2	
1.	64/3
2.	65/1
3.	65/2
4.	70/3
5.	114/63
6.	115/63
7.	135/64
8.	136/64
9.	137/64
10.	138/64
11.	139/64
12.	1/1 (tlw.)
13.	2/4 (tlw.)
14.	2/5 (tlw.)
15.	3/1 (tlw.)
16.	4/1 (tlw.)
17.	53/17 (tlw.)
18.	64/4 (tlw.)
19.	69/4 (tlw.)
20.	71/2 (tlw.)
21.	142/59 (tlw.)

tlw.: Flurstück liegt nur teilweise im
 Geltungsbereich der Veränderungss-
 sperre

Vorlage Nr. 101.17.1263

31. März 2014
1 von 1

Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“ (Beschlussfassung als Satzung)

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Kassel Nr. VIII/15 "Im Feldbach" wird eine Satzung über eine Veränderungssperre nach § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und den §§ 5, 50, 51 Nr. 6, der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. S. 218), aufgestellt.

Die Satzung dient der Sicherung der Planungsabsichten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans.“

Dem Ortsbeirat Nordshausen wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 6. Februar 2014 zur Anhörung vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 5. März 2014 und 31. März 2014 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1) und die Satzung (Anlage 2) sind beigelegt.

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

**Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“
(Beschlussfassung als Satzung)**

Erläuterung

Zur Sicherung der Planungsziele im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist der Beschluss einer begleitenden Veränderungssperre geboten. Mit der Veränderungssperre werden Bauvorhaben und Nutzungsänderungen im Geltungsbereich des geplanten Bebauungsplans von der Stadt dahingehend geprüft, ob sie der geplanten Entwicklung entgegenstehen.

Wichtige Ziele sind die Sicherung einer geordneten Erschließung, die Sicherung von Grünflächen, Nutzungsverträglichkeit und städtebauliche Einfügung. Im Plangebiet besteht durch vorhandene Nutzungen und die Bebauung ein Veränderungspotenzial. Die Veränderungssperre wird als gesonderte Satzung beschlossen. Nach Veröffentlichung der Satzung über die Veränderungssperre gilt diese für zwei Jahre. Sie kann um ein Jahr verlängert werden und dann, wenn besondere Umstände es erfordern, nochmals um ein weiteres Jahr verlängert werden.

gez.
Flore

Kassel, 6. Januar 2014

**Satzung der Stadt Kassel über eine Veränderungssperre
für das Gebiet um die Straße „Im Feldbach“
vom (in Kraft getreten:)**

Aufgrund des § 14 (1) und § 16 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11.06.2013 (BGBl. I S. 1548), und der §§ 5, 50, 51 Nr. 6 der Hessischen Gemeindeordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.04.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27.05.2013 (GVBl. I S. 218), hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Zu sichernde Planung

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel hat in ihrer Sitzung am beschlossen, für das in § 2 näher beschriebene Gebiet den Bebauungsplan Kassel Nr. VIII/15 "Im Feldbach" aufzustellen. Zur Sicherung der Planung wird für dieses Gebiet hiermit eine Veränderungssperre erlassen.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Veränderungssperre wird im Norden durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „Auf der Dönche“, im Osten durch die östlichen Grenzen der Flurstücke 72/21 und 72/12, die nördliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „In den Steinerh“ und die östliche Straßenbegrenzungslinie der Straße „Im Feldbach“, im Süden durch die südliche Grenze des Flurstücks 74/11, die östliche, südliche und westliche Grenze des Flurstücks 74/9, einen Teil der westlichen Grenze des Flurstücks 74/10 sowie einen Teil der südlichen Grenze des Flurstücks 75/2 und im Westen durch eine parallel zur Straße „Im Feldbach“ und durch die Flurstücke 75/2 und 73/2 verlaufende 250 Meter lange Linie in Verlängerung der westlichen Grenze des Flurstücks 75/1 (alle Flur 2, Gemarkung Nordshausen) begrenzt. Ein Übersichtplan und eine Liste der Grundstücke liegen als Anlage 1 und Anlage 2 bei.

§ 3

Rechtswirkung der Veränderungssperre

(1) In dem von der Veränderungssperre betroffenen Gebiet dürfen:

1. Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB nicht durchgeführt und bauliche Anlagen nicht beseitigt werden; Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB sind
 - a. Vorhaben, die die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen zum Inhalt haben, und
 - b. Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs sowie Ausschachtungen, Ablagerungen einschließlich Lagerstätten;

2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.

(2) Wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, kann von der Veränderungssperre eine Ausnahme zugelassen werden.

(3) Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Vorhaben, von denen die Gemeinde nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre hätte begonnen werden dürfen, sowie Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden von der Veränderungssperre nicht berührt.

§ 4

Inkrafttreten und Außerkrafttreten der Veränderungssperre

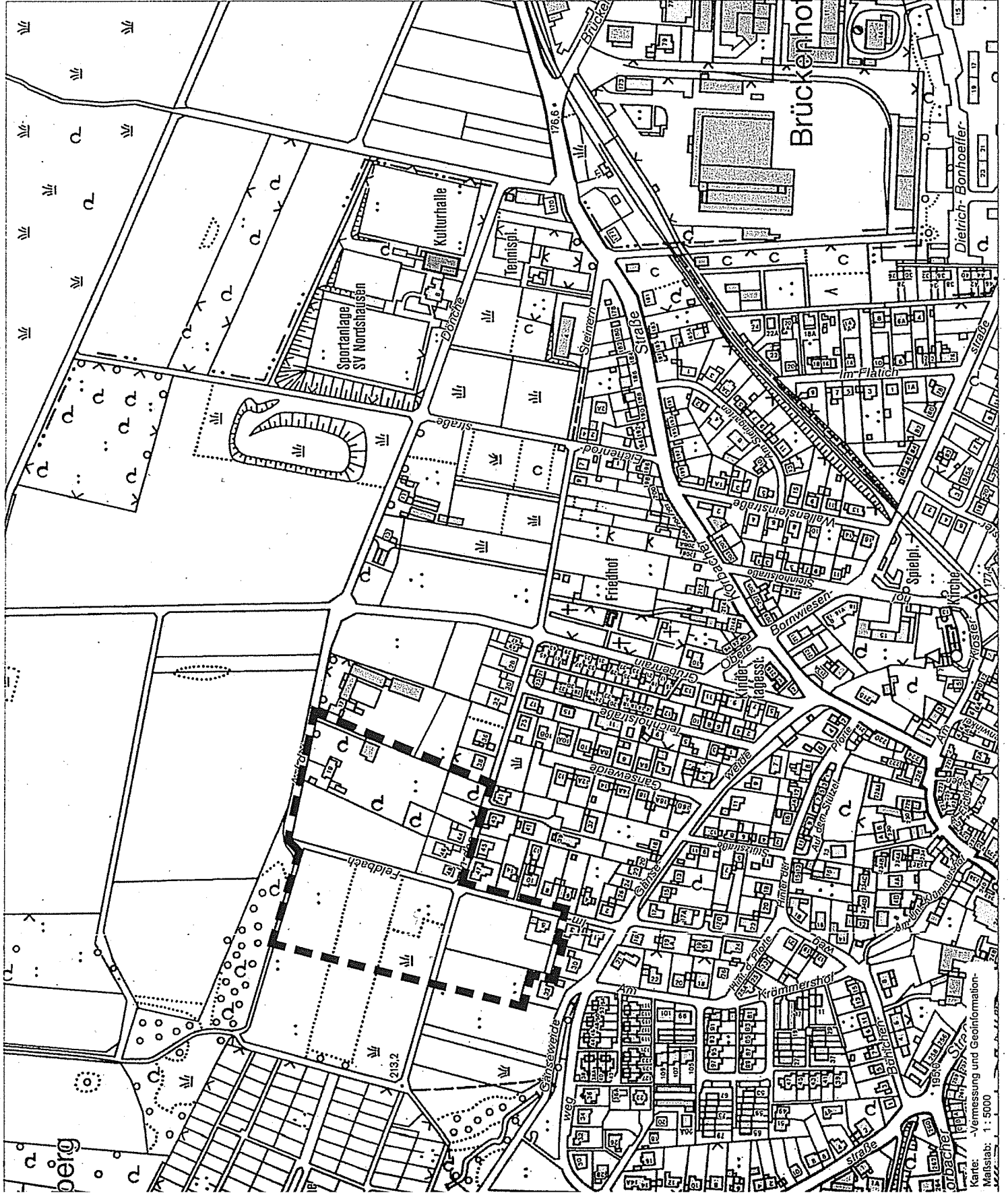
Die Veränderungssperre tritt am Tag der öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Sie tritt nach Ablauf von zwei Jahren, vom Tag der Bekanntmachung gerechnet, außer Kraft. Auf die Zweijahresfrist ist der seit der Zustellung der ersten Zurückstellung eines Baugesuchs nach § 15 (1) BauGB abgelaufene Zeitraum anzurechnen. Die Gemeinde kann die Frist um ein Jahr verlängern. Wenn besondere Umstände es erfordern, kann die Gemeinde die Frist bis zu einem weiteren Jahr nochmals verlängern. Die Veränderungssperre tritt in jedem Fall außer Kraft, sobald und soweit ein Bebauungsplan für das in § 2 genannte Gebiet rechtsverbindlich wird.

Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan

Anlage 2: Liste der Grundstücke

Veränderungssperre "Im Feldbach"



Karte: Vermessung und Geoinformation
Maßstab: 1 : 5000

Anlage 2 zur Satzung über die Veränderungssperre für das Gebiet um die Straße "Im Feldbach"
Liste der Grundstücke im Geltungsbereich

Gemarkung Nordshausen, Flur 2	
1.	72/12
2.	72/18
3.	72/21
4.	72/22
5.	72/37
6.	72/38
7.	72/45
8.	74/9
9.	74/10
10.	74/11
11.	73/2 (tlw.)
12.	75/2 (tlw.)
13.	929/119 (tlw.)

tlw.: Flurstück liegt nur teilweise im
Geltungsbereich der Veränderungs-
sperre

Vorlage Nr. 101.17.1275

10. April 2014
1 von 5

Neufassung der Parkgebührenordnung

Berichterstatter/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

Mitberichterstatter/-in: Oberbürgermeister Bertram Hilgen

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- „1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt die Neufassung der Parkgebührenordnung in der aus der Anlage 1 zu dieser Vorlage ersichtlichen Fassung.
2. Die Stadtverordnetenversammlung empfiehlt dem Oberbürgermeister, die zur Durchführung der Parkgebührenordnung erforderlichen straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen zu treffen.
3. Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Oberbürgermeister weiter, die Gebührenpflicht im Zentrum, in der Parkgebührenzone Zentrum II (Bad Wilhelmshöhe) und in der Parkgebührenzone II mindestens auf den Zeitraum Mo. – Sa. 09:00 bis 20:00 Uhr und auf dem Willy-Brandt-Platz und in der Bertha-von-Suttner-Straße mindestens auf den Zeitraum Mo. – So. 09:00 – 20:00 Uhr straßenverkehrsbehördlich festzusetzen.“

Begründung:

Schutzschirmvereinbarung:

Aufgrund der mit dem Land Hessen geschlossenen Schutzschirmvereinbarung und der damit zwingend einhergehenden Haushaltskonsolidierung ist es erforderlich, die Parkgebühren zu erhöhen sowie die zu bewirtschaftenden Parkflächen zu erweitern (Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 10.12.2012, Vorlage-Nr.101.17.693, lfd. Nr. 52 der Konsolidierungsvorschläge).

Durch diese Maßnahmen sind Mehreinnahmen zwischen ca. 2.510.000,00 € p.a. bis 2.915.000,00 € p.a. zu erwarten. Diesen geschätzten Mehreinnahmen stehen einmalige Ausgaben für die Umsetzung der Maßnahme in Höhe von ca. 250.000,00 € sowie jährlich wiederkehrende, bereits einschätzbare Mehrausgaben in Höhe von ca. 294.000,00 € gegenüber.

Erhöhung der Parkgebühren und Änderungen der Tarifstruktur

Die Parkgebühren in Kassel sind seit vielen Jahren konstant. Die Parkgebühren in der Parkgebührenzone Zentrum wurden zuletzt 1996 und in der Parkgebührenzone II sogar zuletzt 1991 erhöht. Auch im Rahmen der Euro-Einführung im Jahr 2001 blieben die Parkgebühren, abgesehen von der Anpassung an die verfügbaren Münzen, unverändert. Für den Halbstundenschein in der Parkgebührenzone II wurden die Parkgebühren im Zuge der Euro-Einführung sogar gesenkt. Eine Erhöhung der Gebühren und die Veränderung der Gebührenstruktur sind daher nicht nur im Hinblick auf den Konsolidierungsvorschlag der Schutzschirmvereinbarung angebracht.

Die Gebührenpflicht in der Parkgebührenzone Zentrum soll zukünftig bei einer Parkgebühr für eine Parkzeit bis zu 1/2 Stunde bei 1,00 € beginnen und sich pro angefangenen 15 Minuten um 0,50 € erhöhen. Durch das Anbieten von Parkscheinen in Schritten zu 15 Minuten à 0,50 € wird das Bezahlssystem flexibler gestaltet. Die Parkzeiten und Tarife auf dem Rathausparkplatz (Innenhof des Rathauses einschließlich aller Parkdecks) sollen zukünftig den allgemeinen Regelungen für die Parkgebührenzone Zentrum entsprechen. Der Rathausparkplatz wurde bislang nicht kostendeckend bewirtschaftet.

Die Tarifstruktur in der Parkgebührenzone II wird im Wesentlichen beibehalten, in Zukunft ist es jedoch möglich auch Parkscheine für die Parkdauer bis zu 3 Stunden bzw. bis zu 11 Stunden zu erwerben. Eine moderate Erhöhung der Gebühren soll auch hier erfolgen (vgl. § 3 Abs. 1 Parkgebührenordnung a.F. und § 6 Abs. 1 Parkgebührenordnung n.F.).

Die Gebühren auf dem Willy-Brandt-Platz erhöhen sich ebenfalls um 0,50 € pro angefangene 15 Minuten, wobei die Höchstparkdauer bei einer Stunde verbleibt. Auch auf dem Graf-Bernadotte-Platz ist eine Erhöhung der Parkgebühren vorgesehen unter gleichzeitiger Änderung der Tarifstruktur (vgl. § 3b Parkgebührenordnung a.F. und § 5 Parkgebührenordnung n.F.).

Die nachfolgende Gegenüberstellung der städtischen Parkgebühren mit den Parkgebühren anderer Städte vergleichbarer Größenordnung verdeutlicht, dass die Parkgebühren der Vergleichsstädte zurzeit in der Regel deutlich höher sind als die der Stadt Kassel. Auch nach der geplanten Gebührenerhöhung werden die Parkgebühren der Stadt Kassel im Vergleich zu den anderen Städten nicht unverhältnismäßig hoch sein.

	Saarbrücken	Braunschweig	Erfurt	Rostock	Göttingen	Wiesbaden	Darmstadt	Kassel	Kassel zukünftig
1.Std.	1,60 €	1,50 €	2,00 €	2,00 €	1,20 €	2,00 €	1,60 €	1,00 €	2,00 €
2 Std.	3,20 €	3,00 €	4,00 €	4,00 €	2,40 €	4,00 €	3,20 €	2,50 €	4,00 €
3 Std.	4,80 €	4,60 €	6,00 €	6,00 €	3,60 €	6,00 €	4,80 €	4,00 €	6,00 €

Erweiterung und Umstrukturierung der zu bewirtschaftenden Flächen

Die zu bewirtschaftenden Flächen werden ausgedehnt. Die unterschiedlichen Parkgebührenzonen werden in ihren örtlichen Einteilungen den Anforderungen der Parkenden angeglichen.

Der Parkplatz und der Parkstreifen in der Fünffensterstraße sowie der Parkstreifen in der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Untere Königsstraße und Mittelgasse werden aufgrund fehlender räumlicher Verbindung aus der Parkgebührenzone II herausgenommen und in die Parkgebührenzone Zentrum aufgenommen.

3 von 5

Die Friedrich-Ebert-Straße wird unter Wegfall der Regelung über die „Brötchentaste“ wieder in die in der übrigen Parkgebührenzone II geltenden Regelungen einbezogen. Der Auedamm im Bereich des Schwimmbades wird ebenfalls der Parkgebührenzone II zugeordnet. Die Grenzen der Parkgebührenzone II werden nördlich des Hauptbahnhofes erweitert. Die Straßen westlich der Joseph-Beuys-Straße im ehemaligen Güterbahnhofs Gelände, jeweils die gesamte Schillerstraße, Reuterstraße, Rothenditmolder Straße sowie der Westring, werden in die Parkgebührenzone II einbezogen.

Die Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe wird aufgrund der Parksituation in diesem Bereich neu geschaffen. Die Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe wird hinsichtlich der Gebührenhöhe und den Parkzeiten der Parkgebührenzone Zentrum angepasst. Aufgrund der geringen Zahl der Parkplätze muss die Höchstparkdauer generell auf 2 Stunden begrenzt bleiben. Eine weitere Einschränkung des Kurzparkens im Umfeld des Bahnhofs Wilhelmshöhe ist nicht mehr möglich.

Der Parkplatz „Leister'sche Wiese“ (ca. 340 Parkplätze) an der Dresdener Straße wird zukünftig ebenfalls in die Parkgebührenordnung mit einbezogen. Die vorgesehene Gebührenhöhe von lediglich 1,00 € pro Tag ist der Lage des Parkraums geschuldet.

Bei Einrichtung von Parkplätzen bei Großveranstaltungen im Stadtgebiet Kassel wurden bisher noch keine Parkgebühren erhoben. Die jeweiligen Veranstalter haben stattdessen in Einzelfällen privatrechtlich ein Entgelt verlangt. Die Aufnahme einer öffentlich-rechtlichen Regelung ermöglicht es, rechtssicher Gebühren zu erheben und einzunehmen. Die Gebührenhöhe ist angemessen (vgl. § 9 Parkgebührenordnung n.F.).

Handy Parken

§ 13 Straßenverkehrsordnung sieht die Möglichkeit vor, Parkgebühren nicht nur an Parkscheinautomaten oder Parkuhren, sondern auch durch andere technische Mittel wie z. B. Handy-Parken, zu entrichten. Die Regelungen der Parkgebührenordnung sollen an diese Gesetzeslage angepasst werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Aufgrund der Maßnahmen werden Mehreinnahmen von ca. 2.510.000,00 € p.a. bis ca. 2.915.000,00 € p.a. erwartet. Die Mehreinnahmen ergeben sich aus folgenden geschätzten jährlichen Einnahmen:

- Erhöhung der Parkgebühren, Ausweitung der parkgebührenpflichtigen Zeit sowie die räumliche Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung (ca. 2.000.000,00 €)
- Bewirtschaftung des Parkplatzes „Leister'sche Wiese“ (ca. 10.000,00 € – 15.000,00 €).

Die Einnahmen durch die Bewirtschaftung bei Großveranstaltungen sind abhängig von der Anzahl und dem Umfang der Veranstaltungen. Geht man nur von 10 mehrtägigen Veranstaltungen in den Messehallen und rd. 3.000 gebührenpflichtigen Parkplätzen und einem zweimaligen Umschlag pro Tag aus, kann mit ca. 500.000,00 € - 900.000,00 € Reinertrag gerechnet werden. 4 von 5

Den vorstehenden Mehreinnahmen stehen einmalige Aufwendungen in Höhe von ca. 250.000,00 € gegenüber. Diese Ausgaben sind bedingt durch:

- Änderungen der Beschriftungen und Programme aller vorhandenen Parkscheinautomaten (ca. 90.000,00 €),
- Änderung der Anforderungsknöpfe in der Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe, Neubeschaffung von insgesamt 4 Parkscheinautomaten für den Graf-Bernadotte-Platz sowie den Parkplatz "Leister'sche Wiese" (ca. 20.000,00 €),
- Änderungen der Beschilderung in der Parkgebührenzone II (ca. 75.000,00 €),
- Neubeschaffung von ca. 12 zusätzlichen Parkscheinautomaten und ca. 60 Schildern aufgrund der Erweiterung um den Bereich Schillerstraße/Westring (ca. 65.000,00 €).

Da die zuvor genannten erforderlichen Änderungen bzw. Neubeschaffungen durch öffentliche Ausschreibung vergeben werden, handelt es sich bisher nur um geschätzte Kosten. Neben den einmaligen Aufwendungen werden sich auch die laufenden jährlichen Kosten um bisher kalkulierbare ca. 294.000,00 € erhöhen. Diese Kostensteigerung beruht auf nachfolgenden Erfordernissen:

- Bedarf einer TVÖD 5 Stelle aufgrund höheren Entleerungsaufwands (lt. Personalkostentabelle 2013 ca. 54.000,00 € p.a.)
- Bedarf von 4 Stellen TVÖD 5 (Ordnungspolizeibeamte) für Kontrollen des ruhenden Verkehrs wegen Erweiterungen der Parkgebührenzonen und Ausdehnung der gebührenpflichtigen Zeiten (lt. Personalkostentabelle 2013 insgesamt ca. 216.000,00 € p.a.)
- Mehrkosten für die Münzzählung (ca. 24.000,00 €).

Die Zulassung des Handyparkens führt neben den Kosten für die Erstausrüstung (Schilder, Aufkleber, Kontrollgeräte für die Verkehrsüberwachung) auch zu Entgelten je Fall, die die Stadt zu tragen hat. Diese Kosten mindern die Einnahmen aus den Parkgebühren. Ein genauer Umfang lässt sich nicht beziffern, da dies vom Ergebnis einer Ausschreibung des Providers und dem Umfang der Nutzung dieses Angebotes abhängt. Im Erprobungsgebiet Karlsplatz wurden im Jahr 2009 ca. 5 % der Parkgebühren über das Handy entrichtet. Eine stärkere Nutzung bei der Ausdehnung dieser Zahlungsmöglichkeit ist derzeit nicht zu erwarten. Bei einer weiträumigeren Zulassung des Handyparkens muss insgesamt - bei vorsichtiger Einschätzung- mit Kosten von 38.000,00 € pro Jahr gerechnet werden. Der tatsächliche Betrag ist letztlich vom Umfang des Angebotes abhängig. Auch der erhöhte Kontrollaufwand sowie die höheren Missbrauchsmöglichkeiten verringern letztlich den Ertrag. Sinnvoll ist diese alternative Bezahlform aber in jedem Fall in Bereichen, in denen längerfristiges Parken möglich ist und höhere Beträge zu entrichten sind, z. B. auf dem Graf-Bernadotte-Platz.

Eine Bewirtschaftung der Parkplätze bei Großveranstaltungen sollte durch Personal erfolgen. Die Bewirtschaftung durch Automaten wäre technisch zwar möglich, eine Bewirtschaftung durch Personal lässt sich jedoch gezielter und bedarfsgerechter gestalten. Hierdurch entfielen auch zum großen Teil die Kosten der Überwachung. Die Höhe der Personalkosten richtet sich nach dem zeitlichen Umfang der Veranstaltungen und der räumlichen Ausdehnung der zu bewirtschaftenden Flächen.

5 von 5

Insgesamt sind die finanziellen Zielsetzungen der Schutzschirmvereinbarung damit zu erreichen.

Die Synopse ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Ortsbeiräte sind beteiligt worden (siehe Anlage 3).

Der Magistrat hat die Vorlage in seiner Sitzung vom 31.03.2014 beschlossen.

i.V. Jürgen Kaiser
Bürgermeister

PARKGEBÜHRENORDNUNG

vom

Aufgrund des § 6 a Abs. 6 und Abs. 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, S. 919), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28.08.2013 (BGBl. I S.3313), und § 16 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigungen der Landesregierung im Bereich der hessischen Landesverwaltung (Delegationsverordnung) vom 12.12.2007 (GVBl. I S. 859), zuletzt geändert durch Verordnung vom 07.12.2012 (GVBl. I S. 562) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel in ihrer Sitzung am folgende Parkgebührenordnung erlassen:

§ 1

- (1) Auf Straßen, Wegen und Plätzen im Stadtgebiet Kassel, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, und auf denen das Parken nur während des Laufs einer Parkuhr, unter Benutzung eines Parkscheines des jeweiligen Parkscheinautomaten oder unter Verwendung anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Ordnung erhoben.
- (2) Abs. 1 gilt auch auf sonstigen Flächen, auf denen ein tatsächlicher öffentlicher Verkehr stattfindet, sofern der Eigentümer oder sonstige Verfügungsberechtigte nicht widersprechen oder abweichende Regelungen treffen.
- (3) Abs. 1 und Abs. 2 gelten nicht für Flächen, die als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder, Busse oder Elektrofahrzeuge an Ladestationen ausgewiesen sind.

§ 2

- (1) In der Parkgebührenzone Zentrum ist eine Parkgebühr von

1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde,
1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu ¾ Stunde,
2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde,
2,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¼ Stunden,
3,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ½ Stunden,
3,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¾ Stunden,

4,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 Stunden,
4,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 ¼ Stunden,
5,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 ½ Stunden,
5,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 ¾ Stunden,
6,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 3 Stunden

an einem Parkscheinautomaten dieses Bereichs für das Parken zu entrichten.

(2) Auf dem Rathausparkplatz (Innenhof des Rathauses einschließlich aller Parkdecks) ist eine Parkgebühr nach Abs. 1 zu entrichten, sofern die Flächen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

(3) Zur Parkgebührenzone Zentrum gehören folgende Straßen und Plätze:

- Fünffensterstraße, Nordseite zwischen Garde-du-Corps-Straße und Ständeplatz
- Garde-du-Corps-Straße
- Seidlerstraße
- Wolfsschlucht
- Wilhelmsstraße
- Neue Fahrt
- Opernstraße
- Theaterstraße
- Ständeplatz
- Ständeplatz-Randstraße
- Scheidemannplatz
- Kölnische Straße zwischen Mauerstraße und Rudolf-Schwander-Straße
- Spohrstraße
- Kleine Rosenstraße
- Mittelgasse
- Oberste Gasse
- Druselplatz
- An der Garnisonkirche
- Karl-Bernhardi-Straße
- Untere Karlsstraße
- Obere Karlsstraße zwischen Fünffensterstraße und Friedrichsplatz
- Karlsplatz
- Die Freiheit
- Martinsplatz
- Wildemannsgasse
- Entenanger

- Graben
- Tränkeforte
- Steinweg
- Brüderstraße
- Renthof
- Kettengasse
- Friedrichsplatz-Randstraße
- Friedrichsstraße zwischen Frankfurter Straße und Schöne Aussicht
- Hugentottenstraße
- Schöne Aussicht
- Du-Ry-Straße einschließlich Zufahrt Regierungspräsidium
- Kurt-Schumacher-Straße, Südseite zwischen Untere Königsstraße und Mittelgasse
- An der Karlsaue zwischen Marmorbad und Du-Ry-Straße
- Auedamm zwischen Marmorbad und Drahtbrücke einschließlich Parkplatz Hessenkampfbahn
- An der Fuldabrücke.
- Weserstraße zwischen Altmarkt und Schützenstraße

jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.

§ 3

- (1) In der Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe ist eine Parkgebühr von

1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde,
1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu ¾ Stunde,
2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde,
2,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¼ Stunden,
3,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ½ Stunden,
3,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¾ Stunden,
4,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 Stunden

an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.

- (2) Zur Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe gehören folgende Straßen und Plätze:

- Wilhelmshöher Allee, zwischen Landgraf-Karl-Straße und Rolandstraße
- Rolandstraße
- Landgraf-Karl-Straße zwischen Walther-Schücking-Platz und Wilhelmshöher Allee
- Bertha-von-Suttner-Straße zwischen Backmeisterweg und Willy-Brandt-Platz

jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.

§ 4

Auf dem Willy-Brandt-Platz ist eine Gebühr von

1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde,
1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu ¾ Stunde,
2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde

an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.

§ 5

Auf dem Graf-Bernadotte-Platz ist eine Gebühr von

5,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 Tag (24 Stunden),
10,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 3 Tagen,
15,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 7 Tagen,
20,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 16 Tagen

an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.

§ 6

(1) In der Parkgebührenzone II ist eine Gebühr von

0,50 Euro für eine Parkdauer bis zu einer ½ Stunde,
1,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 Stunde,
1,50 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 ½ Stunden,
2,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 2 Stunden,
4,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 3 Stunden,
5,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 5 Stunden,
7,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 11 Stunden

an einem der Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.

(2) Zur Parkgebührenzone II gehören folgende Straßen und Plätze:

- Goethestraße zwischen Murhardstraße und Friedrich-Ebert-Straße
- Nebelthaustraße
- Murhardstraße

- Luisenstraße zwischen Murhardstraße und Königstor
- Luisenplatz
- Westenburgstraße
- Friedrich-Ebert-Straße einschließlich Verbindungsstraße zwischen Westendstraße und Westenburgstraße
- Königstor
- Wilhelmshöher Allee zwischen Brüder-Grimm-Platz und Rathenauplatz
- Westendstraße
- Parkstraße zwischen Westendstraße und Friedrich-Engels-Straße
- Kölnische Straße zwischen Westendstraße und Scheidemannplatz
- Bismarckstraße
- Friedrich-Engels-Straße
- Motzstraße
- Hinter der Komödie
- Karthäuserstraße
- Sophienstraße
- Hermannstraße
- Weigelstraße
- Nahlstraße
- Ulmenstraße
- Terrasse
- Amalienstraße
- Ruhlstraße
- Humboldtstraße
- Marienstraße
- Weinbergstraße
- Obere Karlsstraße zwischen Weinbergstraße und Fünffensterstraße
- Friedrichsstraße zwischen Königstor und Frankfurter Straße
- Brüder-Grimm-Platz
- Fünffensterstraße
- Jordanstraße
- Akazienweg
- Weißenburgstraße
- Richardweg
- Thomeestraße
- Bürgermeister-Brunner-Straße zwischen Weißenburgstraße und Kurfürstenstraße
- Rainer-Dierichs-Platz
- Joseph-Beuys-Straße zwischen Werner-Hilpert-Straße und Schillerstraße
- Straßen westlich Joseph-Beuys-Straße im ehemaligen Güterbahnhofsgelände
- Ständeplatz, ausgenommen Ständeplatz-Randstraße
- Wilhelmsstraße, Teilstück nordwestlich des Ständeplatzes

- Kurfürstenstraße
- Rudolf-Schwander-Straße
- Werner-Hilpert-Straße
- Schomburgstraße
- Große Rosenstraße
- Grüner Weg
- Ottostraße
- Altmüllerstraße
- Scheffelstraße
- Reuterstraße
- Erzbergerstraße
- Rothenditmolder Straße
- Schillerstraße
- Wolfhager Straße zwischen Erzbergerstraße und Holländischer Platz
- Sickingenstraße
- Hoffmann-von-Fallersleben-Straße
- Lutherstraße
- Gießbergstraße
- Heinrichstraße
- Mauerstraße zwischen Lutherstraße und Jägerstraße
- Jägerstraße
- Kurt-Schumacher-Straße, Nordseite
- Untere Königsstraße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Holländischer Platz
- Auedamm zwischen Nr. 19A und 23
- Weserstraße zwischen Schützenstraße und Ihringshäuser Straße
- Hanseatenweg
- Töpfenmarkt
- Weißer Hof
- Zeughausstraße
- Pferdemarkt
- Mittelgasse zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Pferdemarkt
- Müllergasse
- Schäfergasse
- Kastengasse
- Artilleriestraße
- Bremer Straße
- Mosenthalstraße
- Schützenplatz
- Kurt-Wolters-Straße
- Holländische Straße zwischen Holländischer Platz und Eisenschmiede
- Henschelstraße

- Moritzstraße
- Gutenbergstraße
- Ludwigstraße
- Gottschalkstraße
- Mönchebergstraße
- Magazinstraße zwischen Mönchebergstraße und Weserstraße
- Ysenburgstraße zwischen Mönchebergstraße und Weserstraße
- Bürgstraße
- Mittelring
- Westring
- Ihringhäuser Straße zwischen Weserstraße und Eisenschmiede
- Freiligrathstraße
- Eisenschmiede
- Schaumbergstraße
- Wilhelmsthaler Straße
- Silcherstraße
- Liebigstraße
- Haarmannweg
- Fiedlerstraße zwischen Mombachstraße und Eisenschmiede
- Mombachstraße zwischen Holländische Straße und Ahna
- Bunsenstraße zwischen Eisenschmiede und 3. Berufsschulzentrum
- Henkelstraße

jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.

§ 7

Auf dem Parkplatz „Leister’sche Wiese“ an der Dresdener Straße ist eine Gebühr von

1,00 Euro für eine Parkdauer von 1 Tag (24 Stunden),
längstens bis zu 30 Tagen,

an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.

§ 8

Die in den §§ 2 bis 7 genannten Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (Parkscheinautomaten) müssen nicht betätigt werden, soweit die Entrichtung der Parkgebühren und die Überwachung der Parkzeit auch durch elektronische Einrichtungen oder Vorrichtungen, insbesondere Mobiltelefone,

sichergestellt sind und die Entrichtung der Gebühren auch tatsächlich erfolgt ist. Dies gilt nur, soweit dies durch Kennzeichnung der Parkscheinautomaten und durch Beschilderung im jeweiligen Bereich zugelassen ist. Satz 1 gilt nicht, soweit eine dort genannte elektronische Einrichtung oder Vorrichtung nicht funktions-fähig ist.

§ 9

Bei Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Stadtgebiet Kassel, auf denen das Parken nur unter Benutzung eines Parkscheines des jeweiligen Parkscheinautomaten oder anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, betragen die Gebühren pro Kalendertag und Fahrzeug für:

- | | |
|-----------------------------------|------------|
| - Krafträder | 3,00 Euro |
| - Personenkraftwagen | 5,00 Euro |
| - Kleinbusse/ Wohnmobile | 7,00 Euro |
| - Reisebusse und Kfz mit Anhänger | 12,00 Euro |

Die Gebühr kann auch durch ausgewiesenes Personal erhoben werden.

§ 10

Diese Ordnung tritt mit dem Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Parkgebührenordnung vom 14.12.1998 in der Fassung der Dritten Änderung vom 01.07.2013 außer Kraft.

Kassel, den

Stadt Kassel – der Magistrat

Bertram Hilgen
Oberbürgermeister

<p style="text-align: center;">PARKGEBÜHRENORDNUNG vom 14.12.1998 in der Fassung der dritten Änderung vom 01.07.2013</p>	<p style="text-align: center;">PARKGEBÜHRENORDNUNG vom</p>
<p>Aufgrund des § 6 a Abs. 6 und Abs. 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, ber. S. 919), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 118 des Gesetzes vom 22.12.2011 (BGBl. I S. 3044), und § 16 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigungen der Landesregierung im Bereich der hessischen Landesverwaltung (Delegationsverordnung) vom 20.12.2007 (GVBl. I S. 859) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel in ihrer Sitzung am 01.07.2013 folgende Parkgebührenordnung erlassen:</p>	<p>Aufgrund des § 6 a Abs. 6 und Abs. 7 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, S. 919), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 28.08.2013 (BGBl. I S.3313), und § 16 der Verordnung zur Übertragung der Ermächtigungen der Landesregierung im Bereich der hessischen Landesverwaltung (Delegationsverordnung) vom 12.12.2007 (GVBl. I S. 859), zuletzt geändert durch Verordnung vom 07.12.2012 (GVBl. I S. 562) hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel in ihrer Sitzung am folgende Parkgebührenordnung erlassen:</p>
<p>§ 1 Auf Straßen, Wegen und Plätzen im Stadtgebiet Kassel, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, und auf denen das Parken nur während des Laufs einer Parkuhr unter Benutzung eines Parkscheines des jeweiligen Parkscheinautomaten oder anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Ordnung erhoben. Dies gilt auch auf sonstigen Flächen, auf denen ein tatsächlicher öffentlicher Verkehr stattfindet, sofern der Eigentümer oder sonstige Verfügungsberechtigte nicht widerspricht oder abweichende Regelungen trifft.</p>	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>(1) Auf Straßen, Wegen und Plätzen im Stadtgebiet Kassel, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind, und auf denen das Parken nur während des Laufs einer Parkuhr, unter Benutzung eines Parkscheines des jeweiligen Parkscheinautomaten oder unter Verwendung anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, werden Gebühren nach Maßgabe dieser Ordnung erhoben.</p>
	<p>(2) Abs. 1 gilt auch auf sonstigen Flächen, auf denen ein tatsächlicher öffentlicher Verkehr stattfindet, sofern der Eigentümer oder sonstige Verfügungsberechtigte nicht widersprechen oder abweichende Regelungen treffen.</p>
	<p>(3) Abs. 1 und Abs. 2 gelten nicht für Flächen, die als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder, Busse oder Elektrofahrzeuge an Ladestationen ausgewiesen sind.</p>
<p>§ 2 (1) Im Parkgebührenbereich „Zentrum“ ist eine Parkgebühr von 0,50 Euro für eine Parkzeit bis zu einer halben Stunde,</p>	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>(1) In der Parkgebührenzone Zentrum ist eine Parkgebühr von 1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde,</p>

<p>1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu einer Stunde, 2,50 Euro für eine Parkzeit bis zu zwei Stunden und 4,00 Euro für eine Parkzeit bis zu drei Stunden am jeweiligen Parkscheinautomaten zu entrichten.</p>	<p>1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu $\frac{3}{4}$ Stunde, 2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde, 2,50 Euro für eine Parkzeit bis zu $1\frac{1}{4}$ Stunden, 3,00 Euro für eine Parkzeit bis zu $1\frac{1}{2}$ Stunden, 3,50 Euro für eine Parkzeit bis zu $1\frac{3}{4}$ Stunden, 4,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 Stunden, 4,50 Euro für eine Parkzeit bis zu $2\frac{1}{4}$ Stunden, 5,00 Euro für eine Parkzeit bis zu $2\frac{1}{2}$ Stunden, 5,50 Euro für eine Parkzeit bis zu $2\frac{3}{4}$ Stunden, 6,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 3 Stunden an einem Parkscheinautomaten dieses Bereichs für das Parken zu entrichten.</p>
<p>(2) Auf dem Rathausparkplatz (Innenhof des Rathauses einschließlich aller Parkdecks) ist eine Parkgebühr von 0,50 Euro für eine Parkzeit bis zu einer halben Stunde, 1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu einer Stunde, 1,50 Euro für jede weitere angefangene Stunde an den besonderen Parkscheinautomaten Rathaus zu entrichten. Außerhalb der für den übrigen Parkgebührenbereich „Zentrum“ angeordneten gebührenpflichtigen Parkzeiten beträgt die Höchstgebühr 2,50 Euro (Abend- und Wochenendtarif).</p>	<p>(2) Auf dem Rathausparkplatz (Innenhof des Rathauses einschließlich aller Parkdecks) ist eine Parkgebühr nach Abs. 1 zu entrichten, sofern die Flächen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.</p>
<p>(3) Zum Parkgebührenbereich „Zentrum“ zählen alle Parkflächen nach § 1, die innerhalb des Straßenrings Fünffensterstraße, Frankfurter Straße, Friedrihsstraße, Schöne Aussicht, Du-Ry-Straße, An der Karlsaue, Steinweg, Graben, Kurt-Schumacher-Straße, Lutherstraße, Rudolf- Schwander-Straße, Scheidemannplatz, Ständeplatz liegen, sofern sie nicht als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder oder</p>	<p>(3) Zur Parkgebührenzone Zentrum gehören folgende Straßen und Plätze: - Fünffensterstraße, Nordseite zwischen Garde-du-Corps-Straße und Ständeplatz - Garde-du-Corps-Straße - Seidlerstraße - Wolfsschlucht - Wilhelmsstraße - Neue Fahrt</p>

<p>Busse ausgewiesen sind. Die genannten Straßen selbst zählen nicht zu diesem Bereich, ausgenommen Ständeplatz-Randstraße, Friedrichsstraße, Schöne Aussicht, Du-Ry-Straße und An der Karlsaue.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Opernstraße - Theaterstraße - Ständeplatz - Ständeplatz-Randstraße - Scheidemannplatz - Kölnische Straße zwischen Mauerstraße und Rudolf-Schwander-Straße - Spohrstraße - Kleine Rosenstraße - Mittelgasse - Oberste Gasse - Druselplatz - An der Garnisonkirche - Karl-Bernhardi-Straße - Untere Karlsstraße - Obere Karlsstraße zwischen Fünffensterstraße und Friedrichsplatz - Karlsplatz - Die Freiheit - Martinsplatz - Wildemannsgasse - Entenanger - Graben - Tränkeforte - Steinweg - Brüderstraße - Renthof - Kettengasse - Friedrichsplatz-Randstraße - Friedrichsstraße zwischen Frankfurter Straße und Schöne Aussicht - Hugenottenstraße - Schöne Aussicht - Du-Ry-Straße einschließlich Zufahrt Regierungspräsidium - Kurt-Schumacher-Straße, Südseite zwischen Untere Königsstraße und Mittelgasse - An der Karlsaue zwischen Marmorbad und Du-Ry-Straße - Auedamm zwischen Marmorbad und Drahtbrücke einschließlich Parkplatz Hessenkampfbahn - An der Fuldabrücke. - Weserstraße zwischen Altmarkt und Schützenstraße <p>jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.</p>
<p>§ 3</p> <p>(1) In der Parkgebührenzone II ist eine Gebühr von</p>	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>(1) In der Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe</p>

<p>0,20 Euro für eine Parkdauer bis zu einer halben Stunde,</p> <p>0,50 Euro für eine Parkdauer bis zu einer Stunde,</p> <p>1,00 Euro für eine Parkdauer bis zu eineinhalb Stunden,</p> <p>1,50 Euro für eine Parkdauer bis zu zwei Stunden</p> <p>sowie von</p> <p>3,00 Euro bis zu einer Parkdauer von fünf Stunden und von</p> <p>4,00 Euro bis zu einer Parkdauer von neun Stunden</p> <p>an einem der Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken auf Flächen nach § 1, soweit sie nicht als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder oder Busse ausgewiesen sind, zu entrichten.</p>	<p>ist eine Parkgebühr von</p> <p>1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde,</p> <p>1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu ¾ Stunde,</p> <p>2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde,</p> <p>2,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¼ Stunden,</p> <p>3,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ½ Stunden,</p> <p>3,50 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 ¾ Stunden,</p> <p>4,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 2 Stunden</p> <p>an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.</p>
<p>(2)</p> <p>Auf dem Willy-Brandt-Platz ist eine Parkgebühr von 0,50 € je angefangene halbe Stunde am jeweiligen Parkscheinautomaten zu entrichten.</p>	<p>(2)</p> <p>Zur Parkgebührenzone Zentrum II Bad Wilhelmshöhe gehören folgende Straßen und Plätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wilhelmshöher Allee, zwischen Landgraf-Karl-Straße und Rolandstraße - Rolandstraße - Landgraf-Karl-Straße zwischen Walther-Schücking-Platz und Wilhelmshöher Allee - Bertha-von-Suttner-Straße zwischen Backmeisterweg und Willy-Brandt-Platz <p>jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.</p>
<p>(3)</p> <p>Zur Parkgebührenzone II gehören folgende Straßen, Plätze und Teile davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Goethestraße, zw. Murhardstraße und Friedrich-Ebert-Straße - Nebelthaustraße - Murhardstraße - Luisenstraße, zw. Murhardstraße und Königstor - Luisenplatz - Westenburgstraße - Friedrich-Ebert-Straße, Verbindungsstraße 	

<p>zwischen Westendstraße und Westerburgstraße</p> <ul style="list-style-type: none">- Königstor- Westendstraße- Parkstraße, zw. Westendstraße und Friedrich-Engels-Straße- Kölnische Straße, zw. Westendstraße und Scheidemannplatz- Bismarckstraße- Friedrich-Engels-Straße- Motzstraße- Hinter der Komödie- Karthäuserstraße- Sophienstraße- Hermannstraße- Weigelstraße- Nahlstraße- Ulmenstraße- Terrasse- Amalienstraße- Ruhlstraße- Humboldtstraße- Marienstraße- Weinbergstraße- Obere Karlsstraße, zw. Weinbergstraße und Fünffensterstraße- Friedrichsstraße, zw. Königstor und Frankfurter Straße- Brüder-Grimm-Platz- Fünffensterstraße- Jordanstraße- Akazienweg- Weissenburgstraße- Richardweg- Thomeestraße- Bürgermeister-Brunner-Straße, zw. Weissenburgstraße und Kurfürstenstraße- Rainer-Dierichs-Platz (früher Bahnhofsplatz)- Joseph-Beuys-Straße (ehem. Bundesbahnrampenstraße), zw. Werner-Hilpert-Straße und Schillerstraße- Ständeplatz, ausgenommen Ständeplatz-Randstraße- Wilhelmsstraße, Teilstück nordwestlich des Ständeplatzes- Kurfürstenstraße- Rudolf-Schwander-Straße- Werner-Hilpert-Straße- Schomburgstraße- Große Rosenstraße- Grüner Weg- Ottostraße- Altmüllerstraße, zw. Schillerstraße und Grüner Weg	
--	--

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Reuterstraße, zw. Schillerstraße und Grüner Weg- Erzbergerstraße, zw. Werner-Hilpert-Straße und Schillerstraße- Rothenditmolder Straße, zw. Reuterstraße und Schillerstraße- Schillerstraße, zw. Erzbergerstraße und Gießbergstraße- Wolfhager Straße, zw. Erzbergerstraße und Holländischer Platz- Sickingenstraße- Hoffmann-von-Fallersleben-Straße- Lutherstraße- Gießbergstraße, zw. Lutherstraße und Wolfhager Straße- Mauerstraße, zw. Lutherstraße und Jägerstraße- Jägerstraße- Kurt-Schumacher-Straße- Untere Königsstraße, zw. Kurt-Schumacher-Straße und Holländischer Platz- An der Fuldabrücke- Graben- Tränkeforte- Wildemannsgasse- Kettengasse- Renthof- Die Freiheit, zw. Graben und Wildemannsgasse- An der Karlsaue, zw. Marmorbad und Du-Ry-Straße- Auedamm, zw. Marmorbad und Drahtbrücke, einschließlich Parkplatz <p>Hessenkampfbahn</p> <ul style="list-style-type: none">- Steinweg, zw. Graben und Brüderstraße- Brüderstraße- Weserstraße- Hanseatenweg- Töpfenmarkt- Weisser Hof- Zeughausstraße- Pferdemarkt- Mittelgasse, zw. Kurt-Schumacher-Straße und Pferdemarkt- Müllergasse- Schäfergasse- Kastanalsgasse- Artilleriestraße- Bremer Straße- Mosenthalstraße- Schützenplatz- Kurt-Wolters-Straße- Holländische Straße, zw. Holländischer Platz und Eisenschmiede- Henschelstraße- Moritzstraße | |
|---|--|

<ul style="list-style-type: none"> - Gutenbergstraße - Ludwigstraße - Gottschalkstraße - Mönchebergstraße - Magazinstraße, zw. Mönchebergstraße und Weserstraße - Ysenburgstraße, zw. Mönchebergstraße und Weserstraße - Bürgstraße - Mittelring - Westring, zw. Holländische Straße und Gottschalkstraße - Ihringhäuser Straße, zw. Weserstraße und Eisenschmiede - Freiligrathstraße - Eisenschmiede - Schaumbergstraße - Wilhelmsthaler Straße - Silcherstraße - Liebigstraße - Haarmannweg - Fiedlerstraße, zw. Mombachstraße und Eisenschmiede - Mombachstraße, zw. Holländische Straße und Ahna - Bunsenstraße, zw. Eisenschmiede und 3. Berufsschulzentrum - Henkelstraße - Wilhelmshöher Allee, zw. Brüder-Grimm-Platz und Rathenauplatz sowie zw. Landgraf-Karl-Straße und Rolandstraße - Rolandstraße - Landgraf-Karl-Straße, zw. Walther-Schücking- Platz und Wilhelmshöher Allee - Bertha-von-Suttner-Straße zwischen Backmeisterweg und Willy-Brandt-Platz <p>jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze, sofern nichts anderes genannt ist.</p>	
<p>§ 3a (1) In der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Fünffensterstraße und Querallee, ausgenommen Verbindungsstück zwischen Westenburgstraße und Westendstraße, in der Bürgermeister-Brunner- Straße zwischen Weissenburgstraße und Friedrich- Ebert-Straße jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze, ist ein Parkschein an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken auf Flächen nach § 1, soweit sie nicht als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder oder Busse</p>	<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Auf dem Willy-Brandt-Platz ist eine Gebühr von</p> <p style="padding-left: 40px;">1,00 Euro für eine Parkzeit bis zu ½ Stunde, 1,50 Euro für eine Parkzeit bis zu ¾ Stunde, 2,00 Euro für eine Parkzeit bis zu 1 Stunde</p> <p>an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.</p>

<p>ausgewiesen sind, zu lösen.</p>	
<p>(2) Für das Parken bis zu einer halben Stunde werden keine Gebühren erhoben; die Verpflichtung zur Lösung eines Parkscheines bleibt hiervon unberührt. Darüber hinaus beträgt die Gebühr</p> <p style="padding-left: 40px;">0,50 Euro für eine Parkdauer bis zu einer Stunde, 1,00 Euro für eine Parkdauer bis zu eineinhalb Stunden, 1,50 Euro für eine Parkdauer bis zu zwei Stunden.“</p>	
<p style="text-align: center;">§ 3 b</p> <p>Auf dem Graf-Bernadotte-Platz ist eine Gebühr von 3 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 Tag (24 Stunden), 5 Euro für eine Parkdauer bis zu 3 Tagen, 7 Euro für eine Parkdauer bis zu 5 Tagen, 10 Euro für eine Parkdauer bis zu 14 Tagen, an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken auf Flächen nach § 1, soweit sie nicht als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder oder Busse ausgewiesen sind, zu entrichten.“</p>	<p style="text-align: center;">§ 5</p> <p>Auf dem Graf-Bernadotte-Platz ist eine Gebühr von 5 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 Tag (24 Stunden), 10 Euro für eine Parkdauer bis zu 3 Tagen, 15 Euro für eine Parkdauer bis zu 7 Tagen, 20 Euro für eine Parkdauer bis zu 16 Tagen an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.“</p>
<p style="text-align: center;">§ 3 c</p> <p>Auf dem Auedamm zwischen Nr. 19A und 23 ist eine Gebühr von 0,20 Euro für eine Parkdauer bis zu einer halben Stunde, 0,50 Euro für eine Parkdauer bis zu einer Stunde, 1,00 Euro für eine Parkdauer bis zu eineinhalb Stunden, 1,50 Euro für eine Parkdauer bis zu zwei Stunden sowie von 3,00 Euro bis zu einer Parkdauer von fünf Stunden und von 4,00 Euro bis zu einer Parkdauer von zehn Stunden an einem der Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken auf Flächen nach § 1, soweit sie nicht als Sonderparkplätze für Bewohner, Schwerbehinderte, Motorräder oder Busse ausgewiesen sind, zu entrichten.</p>	<p style="text-align: center;">§ 6</p> <p>(1) In der Parkgebührenzone II ist eine Gebühr von 0,50 Euro für eine Parkdauer bis zu ½ Stunde, 1,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 Stunde, 1,50 Euro für eine Parkdauer bis zu 1 ½ Stunden, 2,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 2 Stunden, 4,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 3 Stunden, 5,00 Euro für eine Parkdauer bis zu 5 Stunden, 7,00 Euro bis zu einer Parkdauer von 11 Stunden an einem der Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.</p>

(2)

Zur Parkgebührenzone II gehören folgende Straßen und Plätze:

- Goethestraße zwischen Murhardstraße und Friedrich-Ebert-Straße
- Nebelthaustraße
- Murhardstraße
- Luisenstraße zwischen Murhardstraße und Königstor
- Luisenplatz
- Westenburgstraße
- Friedrich-Ebert-Straße einschließlich Verbindungsstraße zwischen Westendstraße und Westenburgstraße
- Königstor
- Wilhelmshöher Allee zwischen Brüder-Grimm-Platz und Rathenauplatz
- Westendstraße
- Parkstraße zwischen Westendstraße und Friedrich-Engels-Straße
- Kölnische Straße zwischen Westendstraße und Scheidemannplatz
- Bismarckstraße
- Friedrich-Engels-Straße
- Motzstraße
- Hinter der Komödie
- Karthäuserstraße
- Sophienstraße
- Hermannstraße
- Weigelstraße
- Nahlstraße
- Ulmenstraße
- Terrasse
- Amalienstraße
- Ruhlstraße
- Humboldtstraße
- Marienstraße
- Weinbergstraße
- Obere Karlsstraße zwischen Weinbergstraße und Fünffensterstraße
- Friedrichsstraße zwischen Königstor und Frankfurter Straße
- Brüder-Grimm-Platz
- Fünffensterstraße
- Jordanstraße
- Akazienweg
- Weißenburgstraße
- Richardweg
- Thomeestraße
- Bürgermeister-Brunner-Straße zwischen Weißenburgstraße und Kurfürstenstraße
- Rainer-Dierichs-Platz

- Joseph-Beuys-Straße zwischen Werner-Hilpert-Straße und Schillerstraße
- Straßen westlich Joseph-Beuys-Straße im ehemaligen Güterbahnhofsgelände
- Ständeplatz, ausgenommen Ständeplatz-Randstraße
- Wilhelmsstraße, Teilstück nordwestlich des Ständeplatzes
- Kurfürstenstraße
- Rudolf-Schwander-Straße
- Werner-Hilpert-Straße
- Schomburgstraße
- Große Rosenstraße
- Grüner Weg
- Ottostraße
- Altmüllerstraße
- Scheffelstraße
- Reuterstraße
- Erzbergerstraße
- Rothenditmolder Straße
- Schillerstraße
- Wolfhager Straße zwischen Erzbergerstraße und Holländischer Platz
- Sickingenstraße
- Hoffmann-von-Fallersleben-Straße
- Lutherstraße
- Gießbergstraße
- Heinrichstraße
- Mauerstraße zwischen Lutherstraße und Jägerstraße
- Jägerstraße
- Kurt-Schumacher-Straße, Nordseite
- Untere Königsstraße zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Holländischer Platz
- Auedamm zwischen Nr. 19A und 23
- Weserstraße zwischen Schützenstraße und Ihringshäuser Straße
- Hanseatenweg
- Töpfenmarkt
- Weißer Hof
- Zeughausstraße
- Pferdemarkt
- Mittulgasse zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Pferdemarkt
- Müllergasse
- Schäfergasse
- Kastengasse
- Artilleriestraße
- Bremer Straße
- Mosenthalstraße
- Schützenplatz
- Kurt-Wolters-Straße
- Holländische Straße zwischen Holländischer Platz

	<ul style="list-style-type: none"> und Eisenschmiede - Henschelstraße - Moritzstraße - Gutenbergstraße - Ludwigstraße - Gottschalkstraße - Mönchebergstraße - Magazinstraße zwischen Mönchebergstraße und Weserstraße - Ysenburgstraße zwischen Mönchebergstraße und Weserstraße - Bürgstraße - Mittelring - Westring - Ihringshäuser Straße zwischen Weserstraße und Eisenschmiede - Freiligrathstraße - Eisenschmiede - Schaumbergstraße - Wilhelmsthaler Straße - Silcherstraße - Liebigstraße - Haarmannweg - Fiedlerstraße zwischen Mombachstraße und Eisenschmiede - Mombachstraße zwischen Holländische Straße und Ahna - Bunsenstraße zwischen Eisenschmiede und 3. Berufsschulzentrum - Henkelstraße <p>jeweils einschließlich beider Straßenseiten und angrenzender Parkplätze.</p>
<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>Diese Ordnung tritt am Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.</p>	<p style="text-align: center;">§ 7</p> <p>Auf dem Parkplatz „Leister’sche Wiese“ an der Dresdener Straße ist eine Gebühr von</p> <p style="padding-left: 40px;">1,00 Euro für eine Parkdauer von 1 Tag (24 Stunden), längstens bis zu 30 Tagen,</p> <p>an einem Parkscheinautomaten dieses Bereiches für das Parken zu entrichten.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 8</p> <p>Die in den §§ 2 bis 7 genannten Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit (Parkscheinautomaten) müssen nicht betätigt werden, soweit die Entrichtung der Parkgebühren und die Überwachung der Parkzeit auch durch elektronische Einrichtungen oder Vorrichtungen, insbesondere Mobiltelefone, sichergestellt sind und die</p>

	<p>Entrichtung der Gebühren auch tatsächlich erfolgt ist. Dies gilt nur, soweit dies durch Kennzeichnung der Parkscheinautomaten und durch Beschilderung im jeweiligen Bereich zugelassen ist. Satz 1 gilt nicht, soweit eine dort genannte elektronische Einrichtung oder Vorrichtung nicht funktionsfähig ist.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 9</p> <p>Bei Einrichtung gebührenpflichtiger Parkplätze bei Großveranstaltungen im Stadtgebiet Kassel auf denen das Parken nur unter Benutzung eines Parkscheines des jeweiligen Parkscheinautomaten oder anderer Vorrichtungen oder Einrichtungen zur Überwachung der Parkzeit zulässig ist, betragen die Gebühren pro Kalendertag und Fahrzeug für:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Krafträder 3,00 Euro - Personenkraftwagen 5,00 Euro - Kleinbusse/ Wohnmobile 7,00 Euro - Reisebusse und Kfz mit Anhänger 12,00 Euro <p>Die Gebühr kann auch durch ausgewiesenes Personal erhoben werden.</p>
	<p style="text-align: center;">§ 10</p> <p>Diese Ordnung tritt mit dem Tage nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft. Gleichzeitig tritt die Parkgebührenordnung vom 14.12.1998 in der Fassung der Dritten Änderung vom 01.07.2013 außer Kraft.</p>

ANLAGE 3

Ergebnisse der Anhörung aller Ortsbeiräte

	Ortsbeirat	Sitzung vom	Ergebnis	Stellungnahme
1	Mitte	24.02.2014	TOP 3, PGO: Kenntnis genommen	
2	Südstadt	25.02.2014	TOP 3, PGO: Kenntnis genommen einstimmig	
3	Vorderer Westen	20.02.2014	TOP 3, PGO: 4/4/4 abgelehnt Ohne Begründung	
4	Wehlheiden	26.02.2014	TOP 2, PGO: Nach intensiver Erörterung ergeht folgender Antrag: 1. § 5 soll aus der Satzungszustimmung herausgenommen und später behandelt werden. Abstimmungsergebnis: Einstimmig angenommen bei 3 Enthaltung(en) 2. Der Rest der Parkgebührenordnung wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Abstimmungsergebnis: Angenommen bei 8 Ja - Stimme(n), 1 Nein - Stimme(n), 2 Enthaltung(en)	§ 5 (Bewirtschaftung Graf-Bernadotte-Platz) Die Parkraumsituation im Umfeld des Bahnhofs Wilhelmshöhe wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes bewertet. Ein gesondertes Konzept ist nicht vorgesehen, die bisher getroffenen Maßnahmen sind wirksam. Die Bewirtschaftung des Graf-Bernadotte-Platzes ist erfolgreich und führt nicht zu Verdrängungen, der damals um 30 % erweiterte Platz ist regelmäßig zu über 90 % belegt. Seine Bewirtschaftung hatte auch keinen sachlichen Zusammenhang mit der Einführung der Brötchentaste in der Friedrich-Ebert-Straße, es wurde 2005 lediglich zeitgleich beschlossen.
5	Bad Wilhelmshöhe	27.02.2014	TOP 5, PGO: Kenntnis genommen	
6	Brasselsberg	27.02.2014	TOP 3, PGO: Kenntnis genommen	
7	Süsterfeld-Helleböhn	20.02.2014	TOP 1, PGO: Kg einstimmig	
8	Harleshausen	19.02.2014	TOP 3, PGO: Kenntnis genommen	
9	Kirchditmold	13.02.2014	TOP 3, PGO: 7/0/1 Kg	
	Ortsbeirat	Sitzung vom	Anliegen	Stellungnahme
10	Rothenditmold	13.03.2014	Kg. Einstimmig Der Ortsbeirat Rothenditmold nimmt die Parkgebührenordnung zur Kenntnis. Der	

			Magistrat wird aufgefordert, sich dafür einzusetzen, die Stellplätze der Parkhäuser parkfreundliche, entsprechend der heutigen Autostandardbreite anzupassen.	
11	Nord-Holland	20.02.2014	TOP 1, PGO: 0/7/4 abgelehnt Ohne Begründung	
12	Philippinenhof-Warteberg	18.02.2014	TOP 1, PGO: Kg	
13	Fasanenhof	13.02.2014	TOP 3, PGO: Kenntnis genommen einstimmig	
14	Wesertor	12.03.2014	Zustimmung, einstimmig bei 1 Enthaltung	
15	Wolfsanger-Hasenhecke	25.02.2014	TOP 1, PGO: Kenntnis genommen einstimmig	
16	Bettenhausen	13.02.2014	TOP 5, PGO: Kenntnis genommen	
17	Forstfeld	11.02.2014	TOP 4, PGO: 6/1/0 Kg	
18	Waldau	04.03.2014 Sitzung ausgefallen wegen Beschluss- unfähigkeit	TOP 1, PGO: Kenntnisnahme durch Fristablauf	
19	Niederzwehren	18.02.2014	TOP 7; PGO: Kg einstimmig	
20	Oberzwehren	20.02.2014	TOP 6, PGO: Kg	
21	Nordshausen	06.02.2014	TOP 3, PGO: Kg.	
22	Jungfernkopf	Keine Sitzung	Kenntnisnahme durch Fristablauf	
23	Unterneustadt	20.02.2014	TOP 4, PGO: Kg einstimmig	

Vorlage Nr. 101.17.1171

21. Januar 2014
1 von 1

Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, einen Maßnahmenkatalog zur Optimierung der Planung, Vorbereitung, Organisation und Ausführung bei städtischen Bauprojekten mit dem Ziel größtmöglicher Kostensicherheit bei der Projektabwicklung zu erarbeiten. Auf Grundlage einer konsequenten Anwendung bauvertraglich zulässiger Regelungen mit Auftragnehmern - wie z.B. Kostenvorgaben als Beschaffensvereinbarungen - und Sicherstellung größtmöglicher Eingriffsmöglichkeiten im Abweichungsfall wird zukünftig durch stringente Überwachung die Einhaltung von klar definierten Kostenvorgaben gesteuert. Bei auftretenden Kostensteigerungen ist regelhaft eine Problemanalyse und Ursachenkategorisierung sowie die klare Benennung der Verantwortlichkeiten vorzunehmen. Über das Ergebnis ist im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten.

Begründung:

Die Kosten eines Bauprojektes sind sowohl als Grundlage für eine Investitionsentscheidung als auch in Bezug auf die Frage der Wirtschaftlichkeit bzw. der Sinnhaftigkeit einer Baumaßnahme von herausragender Bedeutung. Dass vor allem im Bereich der öffentlichen Hand der Umfang von Baukostensteigerungen ein großes Problem darstellt, hat zwar komplexe, aber immer auch systemimmanente Ursachen. Langwierige Verfahren von der Budgetierung bis zur Bauausführung, verschiedene Zuständigkeiten, unzureichende Personalkapazitäten, fehlendes Kostenbewusstsein, unzureichende Kontrolle sowie Fehler bei Planung, Vorbereitung, Organisation und Ausführung öffentlicher Baumaßnahmen kosten Millionen an öffentlichen Mitteln, welche für andere notwendige Investitionen nicht mehr zur Verfügung stehen. Auch in Kassel gab es in den letzten Jahren Projekte mit erheblichen Kostensteigerungen (Auebad, Stadtmuseum, Hafenbrücke etc.), welche zu teilweise harscher Kritik in der Öffentlichkeit geführt haben. Es ist deswegen notwendig und sinnvoll, dass der Magistrat hier mit allen Mitteln gegensteuert.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.17.1255

20. März 2014
1 von 1

Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Wer ist Eigentümer der Gebäudezeile zwischen Joseph-Beuys-Straße und den angrenzenden Schienen der Deutschen Bahn im B-Plangebiet „Hauptbahnhof Nordseite“
2. Steht die fortbestehende Widmung als „Bahnanlage“ der Nutzung dieser Gebäude durch Kulturschaffende im Weg?
3. Wer ist seitens der Stadtverwaltung für Nutzungswünsche dieser Gebäude ansprechbar?
4. Wie viele Gebäude sind aktuell genutzt?
5. Wie viele Gebäude stehen für eine neue Nutzung offen?
6. Wie sieht das Nutzungskonzept für diese Gebäudezeile aus?
7. Welche Infrastruktur wie Strom, Wasser, Heizung, Toiletten etc. ist in den Gebäuden verfügbar?
8. Zu welchen Konditionen sind diese Räume bzw. Gebäude zu nutzen?

Fragesteller/-in:

Stadtverordneter Norbert Domes

gez. Norbert Domes
Fraktionsvorsitzender



Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung

Kassel documenta Stadt

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 1294
Telefax 0561 787 2104
info@gruene-kassel.de
www.GRUENE-Fraktion-Kassel.de

Vorlage Nr. 101.17.1256

25. März 2014
1 von 1

Parken auf Gehwegen

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

In welchen Bereichen der Stadt Kassel, in denen das Parken auf Gehwegen gemäß Straßenverkehrsordnung (Zeichen 315 StVO) erlaubt ist, entsprechen die verbleibenden Gehwegbreiten nicht den geltenden Straßenbau-Richtlinien, d.h. wo entspricht die verbleibende Gehwegbreite nicht mindestens 2,20 m?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Dieter Beig

gez. Dieter Beig
Fraktionsvorsitzender

Vorlage Nr. 101.17.1261

31. März 2014
1 von 2

Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof

Anfrage

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche jeweiligen Nutzungen sehen die drei am Kauf des Renthofs interessierten Anbieter für die Zukunft des Gebäudes vor?
2. Welches Nutzungskonzept erfüllt nach Ansicht des Magistrats am besten die denkmalpflegerischen Interessen und die Sicherheit des Baudenkmals?
3. Welche baulichen Veränderungen und Anpassungen der bestehenden Bausubstanz zeichnen sich für die Umsetzung der jeweiligen Nutzungskonzepte ab?
4. Welchen Stellenwert haben die in den Verkaufsbedingungen als gewünscht bezeichneten Nutzungen „Kultur, Gemeinbedarf, Bildung“ für den Magistrat und seine Verkaufsentscheidung?
5. Welche Möglichkeit sieht der Magistrat, die in der Verkaufsausschreibung als wünschenswert benannte Kooperation mit dem Veranstaltungsort Brüderrkirche umzusetzen?
6. Welchen Stellenwert hat für den Magistrat die in der Verkaufsausschreibung gewünschte weitgehende Öffnung des Gebäudes für die Öffentlichkeit?
7. Welche vertragsrechtlichen Vorkehrungen werden seitens des Magistrats getroffen, um im Falle eines scheiternden Investitionsvorhabens verhindern zu können, dass das Baudenkmal ggf. als Bauruine längere Zeit leer stehen würde?

Fragesteller/-in: Stadtverordneter Dr. Jörg Westerburg

gez. Dr. Norbert Wett



Fraktion in der
Stadtverordnetenversammlung

Kassel documenta Stadt

Rathaus, 34112 Kassel
Telefon 0561 787 3310
Telefax 0561 787 3312
info@fdp-fraktion-kassel.de
www.FDP-Fraktion-Kassel.de

Vorlage Nr. 101.17.1286

29. April 2014
1 von 1

Parkplatz an Ehlerer Straße

Antrag

zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der MHK neben der Ehlerer Straße zwischen der Abfahrt zum Herkules und dem Hohen Gras die bestehende kleine Parkfläche zu einem neuen großen gebührenpflichtigen Parkplatz auszubauen und dort einen Shuttleservice zum Herkules mit Bussen und evtl. Droschken zu installieren.

Begründung:

Berichterstatter: Stadtverordneter Heinz Gunter Drubel

gez. Frank Oberbrunner
Fraktionsvorsitzender