

Niederschrift

19. Januar 2022

über die 10. öffentliche Sitzung

1 von 16

des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

am Dienstag, 18. Januar 2022, 17:00 Uhr

im Sitzungssaal der Stadtverordneten, Rathaus, Kassel

Anwesende:

Mitglieder

Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU

Joana Al Samarraie, 1. stellvertretende Vorsitzende, B90/Grüne

Mario Lang, 2. stellvertretender Vorsitzender, SPD

Eva Koch, Mitglied, B90/Grüne

Steffen Müller, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Lucian Hanschke)

Dr. Sven Schoeller, Mitglied, B90/Grüne

Judith Boczkowski, Mitglied, SPD

Sascha Gröling, Mitglied, SPD

Holger Augustin, Mitglied, CDU

Alexander Grotov, Mitglied, CDU

Anna Luisa Sümmermann, Mitglied, parteilos

Sven René Dreyer, Mitglied, AfD

Matthias Nölke, Mitglied, FDP (ab 17.11 Uhr)

Magistrat

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung

Sabine John, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:

Jennifer Rieger, Stadtverordnete, Die PARTEI

Pasquale Malva, Vertreter des Ausländerbeirates

Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen

Volker Mohr, Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Tagesordnung:

2 von 16

1. Ergebnis Machbarkeitsstudie Tram Harleshausen	101.19.122
2. Übervolle Straßenbahnen auf Linie 5	101.19.168
3. Bahnhof Harleshausen	101.19.169
4. Errichtung eines Fernbusbahnhofs	101.19.217
5. Entwicklung Karlsplatz	101.19.226
6. Ausbau des Straßenbahnangebots	101.19.227
7. Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen	101.19.255
8. documenta-Institut im Ruruhaus - Investitionsbedarf	101.19.256
9. Aktueller Stand zur Belegung Fuldaufer	101.19.268
10. Lastenfahrräder für Kassel	101.19.272
11. Freiluftexperiment Untere Königsstraße	101.19.273
12. Pflicht für einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr	101.19.274
13. Konzept Quartiersgaragen	101.19.296
14. Tempo 30	101.19.327

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 11. Januar 2022 ordnungsgemäß einberufene 10. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden, stellt die Beschlussfähigkeit und die Tagesordnung fest.

1. **Ergebnis Machbarkeitsstudie Tram Harleshausen**
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.19.122 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie bewertet der Magistrat das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum Erweiterungsvorhaben „Tram Harleshausen“?
2. Vor dem Hintergrund der durch die Standardisierte Bewertung festgestellten Kosten-Nutzen-Relation von 0,2 (d. h. die Kosten betragen das 5-fache des Nutzens) ist eine Förderfähigkeit der Maßnahme ausgeschlossen. Welche Folgen hat dies aus Sicht des Magistrats für die Realisierungschancen des Projektes?

3. Welche Teilindikatoren haben im Wesentlichen dazu beigetragen, dass der Nutzen-Kosten-Faktor derart niedrig ausgefallen ist und der Nachweis der Förderfähigkeit somit nicht erbracht werden konnte?
4. Wann wird den Stadtverordneten die Machbarkeitsstudie bzw. die Standardisierte Bewertung vorgelegt? Warum ist dies bis jetzt nicht erfolgt?
5. Die Stadtverordnetenversammlung hat im April 2018 den Beschluss gefasst, die KVG mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie für den Ausbau des Tramnetzes in Form einer Straßenbahnlinie nach Harleshausen zu beauftragen. Beim Neujahrsempfang 2019 bezeichnete Oberbürgermeister Geselle die Verbindung als eine „herausragende und zukunftsweisende Maßnahme der Stadtentwicklung zwischen Holländischem Platz und Kurt-Schumacher-Straße für die Stadtteile Rothenditmold, Kirchditmold und Harleshausen“ und zur Kommunalwahl 2021 haben SPD und Grüne mit der Tram-Erweiterung nach Harleshausen geworben. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:
 - a. Wann genau hat der Magistrat gemäß dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23.04.2018 die KVG mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt?
 - b. Wann wurde die Machbarkeitsstudie von der KVG in Auftrag gegeben?
 - c. Warum liegen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie erst jetzt vor?
 - d. Wann genau wurde die Standardisierte Bewertung als wesentlicher Teil der Machbarkeitsstudie abgeschlossen?
 - e. Seit wann liegen der KVG Erkenntnisse darüber vor, dass die Realisierung einer Straßenbahnverbindung nach Harleshausen nicht die für eine Förderung notwendigen Voraussetzung erfüllt?
 - f. Seit wann hat der Magistrat Kenntnis vom Ergebnis der Standardisierten Bewertung?
6. Die sog. „Linienetzreform“ hat unbestritten zu Angebotsverschlechterungen im ÖPNV geführt. Davon betroffen ist u. a. auch der Stadtteil Harleshausen. Was unternimmt der Magistrat, um hier zukünftig Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu realisieren?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

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

2. **Übervolle Straßenbahnen auf Linie 5**

4 von 16

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen der SPD und B90/Grüne
- 101.19.168 -

Gemeinsame Anfrage

Am 25.06.2021 berichtete die HNA über volle Straßenbahnen auf der Linie 5 nach Baunatal („Trams sind zu Stoßzeiten rappellvoll: Stadt Baunatal hofft auf Anhänger-Betrieb“).

Wir fragen den Magistrat:

1. In welcher Anzahl stehen der KVG Beiwagen zum Anhängen an Straßenbahnen zur Verfügung?
2. In welcher Anzahl kommen solche Beiwagen zum Einsatz?
3. Sind im Fahrzeugbestand weitere Beiwagen vorhanden, die derzeit nicht einsatzfähig sind?
4. Ist ggfs. geplant, nicht einsatzfähige Beiwagen für ihren Einsatz herzustellen?
5. Welche Kosten wären mit einer Wiederherstellung im Sinne von 4. verbunden?
6. Ist geplant, weitere Beiwagen anzuschaffen?
7. Welche Kosten wären mit 6. verbunden?

Der Magistrat wird gebeten, die Fragen nach Beauskunftung durch die KVG zu beantworten.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigefügt.

Vorsitzender Kalb erklärt die Anfrage für erledigt.

3. **Bahnhof Harleshausen**

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen von SPD und B90/Grüne
- 101.19.169 -

Gemeinsame Anfrage

Der von den Regiotramlinien 1 und 4 angefahrene Bahnhof in Harleshausen befindet sich in einem inakzeptablen, weil nicht barrierefreien Zustand. Die Herstellung von Barrierefreiheit wird bereits seit vielen Jahren gefordert. Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung - 101.18.574 - vom 28.08.2017 wurde der Magistrat gebeten, auf die DB AG und das Land Hessen zuzugehen, um das Projekt voranzutreiben.

Die Vorschriften der Eisenbahnbetriebsverordnung sind gem. deren § 2 Abs. 3 so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Menschen mit Behinderungen und alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Die Eisenbahnen sind verpflichtet, zu diesem Zweck Programme zur Gestaltung von Bahnanlagen und Fahrzeugen zu erstellen, mit dem Ziel, eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit für deren Nutzung zu erreichen. Die DB AG ist eine Selbstverpflichtung eingegangen, die Barrierefreiheit von Bahnhöfen voranzutreiben.

Mit der regen Bautätigkeit im Neubaugebiet Am Feldlager gewinnt die Haltestelle weiter an Bedeutung.

Wir fragen den Magistrat:

1. Wann ist mit einem barrierefreien Umbau des Bahnhofs in Harleshausen zu rechnen?
2. Wie ist der Stand einer Finanzierungsvereinbarung für das Projekt zwischen der Stadt Kassel, dem Land Hessen und der DB AG?
3. Wie hoch sind die erforderlichen Eigenmittel der Stadt Kassel zur Verwirklichung des Projekts?

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

Vorsitzender Kalb erklärt die Anfrage für erledigt.

4. Errichtung eines Fernbusbahnhofs

Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.19.217 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Ergebnisse kann der Magistrat hinsichtlich der Erstellung eines Konzeptes zur Errichtung eines Fernbusbahnhofs vorweisen?
2. Was wurde diesbezüglich seit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom September 2020 unternommen?
3. Wurden Gespräche mit potenziellen Investoren geführt?
 - a. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
4. Gibt es Fortschritte bei der Standortsuche?

5. Wann wird der Magistrat das Konzept vorstellen?
6. Wie lange muss Kassel noch auf einen Fernbusbahnhof warten?

6 von 16

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigefügt.

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

5. Entwicklung Karlsplatz

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke
- 101.19.226 -

Antrag

Wir fragen den Magistrat:

1. Gibt es derzeit Pläne für die Entwicklung des Karlsplatzes?
2. Welche Nutzungen wurden bisher geprüft?
3. Wie beurteilt der Magistrat die Entwicklung des Platzes für das Stadtarchiv, die Stadtbibliothek, für Wohnraum, als Spielplatz oder als Grünfläche?
4. Wie wird eine Teilnutzung als Kita bewertet?
5. Für welche Nutzungen werden in Kassel noch Standorte gebraucht?
6. Welchen Raumbedarf und welche Anforderungen haben sie jeweils?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigefügt.

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

6. Ausbau des Straßenbahnangebots
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke
- 101.19.227 -

7 von 16

Antrag

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Länge sollen die neu zu beschaffenden Straßenbahnen haben?
2. Um wie viele Personen wird die Kapazität der neuen Bahnen gegenüber dem letzten beschafften Modell erhöht werden?
3. Wie viele Haltestellen müssen für den Betrieb mit längeren Fahrzeugen oder mit Anhänger in Korridoren mit sehr hoher Nutzer*innenfrequenz umgebaut werden?
4. Welche Investitionen und Umsetzungszeiten brauchen diese Umbauten?
5. An welchen Stellen im Netz braucht es Investitionen, um perspektivisch nur noch Einrichtungsfahrzeuge anschaffen zu können?
6. Welche Investitionen und Umsetzungszeiten brauchen diese Abschnitte im Netz?
7. Was ist der Unterschied bei der Passagierkapazität, dem Anschaffungspreis und dem Gewicht/Betriebskosten von Einrichtungsfahrzeugen im Vergleich mit Zweirichtungsfahrzeugen?
8. Wann wird der neue Betriebshof der KVG in der Sandershäuser Str in Nutzung gehen?
9. Wird dort ein Einrichtungsfahrzeugbetrieb möglich sein?
10. Auf welche Fahrzeuglänge wird der neue Betriebshof ausgelegt werden?
11. Wie viel mehr Fahrzeuge braucht eine Takterhöhung von 15 auf 10 Minuten pro Linie?
12. Wie ist der Stand der Erschließung von anderen Finanzierungsmodellen für den ÖPNV?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Fragen der Ausschussmitglieder.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

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

7. Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen

8 von 16

Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.19.255 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie hoch war die jährliche Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Straßenbahnen bzw. der RegioTram in den Jahren 2010-2020 in Kassel?
2. Sind hier Unfallschwerpunkte erkennbar?
3. Gibt es Unfalltypen, die hierbei gehäuft auftreten?

Die Fragen der Ausschussmitglieder werden von Dr. Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, beantwortet.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

Vorsitzender Kalb erklärt die Anfrage für erledigt.

8. documenta-Institut im Ruruhaus - Investitionsbedarf

Antrag der AfD-Fraktion
- 101.19.256 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt zu ermitteln, in welcher Höhe Investitionen im Ruruhaus erforderlich wären, um die Gebäude für die Nutzung durch das documenta-Institut zu ertüchtigen.

Insbesondere die Umsetzbarkeit des vom documenta-Institut erarbeiteten Raumkonzepts und die Realisierbarkeit von Archiv-Räumen, die den Anforderungen gem. DIN ISO 11799 genügen, ist zu berücksichtigen.

Der Abschluss eines Kauf- oder Erbbaurechtsvertrags soll bis zum Vorliegen des zuvor beschriebenen Investitionsplanes unterbleiben.

Stadtverordneter Dreyer, AfD-Fraktion, begründet den Antrag seiner Fraktion.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

9 von 16

Zustimmung: AfD

Ablehnung: B90/Grüne, SPD, CDU, DIE LINKE, FDP

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der AfD-Fraktion betr. documenta-Institut im Ruruhaus - Investitionsbedarf, 101.19.256, wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Schoeller

9. Aktueller Stand zur Belebung Fuldaufer

Anfrage FDP-Fraktion

- 101.19.268 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie weit ist die angekündigte Ausarbeitung eines Konzepts für den gesamten Fuldaraum im Kasseler Stadtgebiet seit unserer letzten Anfrage im August 2020 gediehen?
2. Welchen Zeitplan sieht dieses Konzept vor?
3. Wann ist mit einer Vorlage des Magistrats zu rechnen?

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

Vorsitzender Kalb erklärt die Anfrage für erledigt.

10. Lastenfahrräder für Kassel

10 von 16

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD
- 101.19.272 -

Gemeinsamer Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, ein Verleihkonzept für Lastenfahrräder zu erstellen, welches die Anschaffung mindestens eines Lastenfahrrades, nebst Einrichtung von Ladeinfrastruktur und Abstellanlage, für jeden der 23 Stadtteile Kassels vorsieht. Im Nachgang zur Konzeptentwicklung ist eine Ausschreibung dieser Dienstleistung vorzusehen oder bestehende Angebote und Kooperationen auszubauen.

Stadtverordneter Dr. Schoeller, Fraktion B90/Grüne, stellt folgenden geänderten Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD.

➤ Geänderter Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, **in Absprache mit lokalen Initiativen und Umweltverbänden** ein Verleihkonzept für **E-Lastenfahrräder** zu erstellen, welches die Anschaffung mindestens eines **E-Lastenfahrrades** nebst Einrichtung von Ladeinfrastruktur und Abstellanlage für jeden der 23 Stadtteile Kassels vorsieht.

Das Konzept soll auch eine kostenfreie Nutzung der Lastenfahrräder und ferner die Sicherstellung des dauerhaften Betriebs und Instandhaltung prüfen. Im Nachgang zur Konzeptentwicklung ist eine Ausschreibung dieser Dienstleistung vorzusehen oder bestehende Angebote und Kooperationen auszubauen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei Zustimmung: B90/Grüne, SPD, CDU, DIE LINKE

Ablehnung: FDP

Enthaltung: AfD
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem geänderten gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD betr. Lastenfahrräder für Kassel, 101.19.272, wird **zugestimmt**.

11 von 16

Stadtverordnete Sümmermann, Fraktion DIE LINKE, begründet den Änderungsantrag ihrer Fraktion.

➤ **Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE**

Der Magistrat wird beauftragt, **in Absprache mit lokalen Initiativen und Umweltverbänden**, ein Verleihkonzept für Lastenfahrräder zu erstellen, welches die Anschaffung mindestens eines **elektrischen** Lastenrades, nebst Einrichtung von Ladeinfrastruktur und Abstellanlage, für jeden der 23 Stadtteile Kassels vorsieht. **Das Ausleihen dieser Lastenräder soll für Nutzer*innen kostenfrei sein und die Instandhaltung sichergestellt werden.** Im Nachgang zur Konzeptentwicklung ist eine Ausschreibung dieser Dienstleistungen vorzusehen oder bestehende Angebote und Kooperationen auszubauen. **Für die Koordination soll eine halbe Personalstelle eingerichtet werden, ggf. ergänzt durch eine FÖJ-Stelle.**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: DIE LINKE

Ablehnung: B90/Grüne, SPD, CDU, FDP, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE betr. Lastenfahrräder für Kassel, 101.19.272, wird **abgelehnt**.

Stadtverordneter Nölke, FDP-Fraktion, stellt folgenden Änderungsantrag seiner Fraktion.

➤ **Änderungsantrag der FDP-Fraktion**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat wird beauftragt, ein Verleihkonzept für Lastenfahrräder zu erstellen, welches die Anschaffung mindestens eines Lastenrades, nebst Einrichtung von Ladeinfrastruktur und Abstellanlage, für jeden der 23 Stadtteile Kassels vorsieht. ~~Im Nachgang zur Konzeptentwicklung ist eine Ausschreibung dieser Dienstleistung vorzusehen oder bestehende Angebote und~~

~~Kooperationen auszubauen.~~ **Über die Kosten für ein solches Konzept für die Stadt Kassel ist dann zeitnah im Ausschuss zu berichten.**

12 von 16

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei
Zustimmung: CDU, FDP, AfD
Ablehnung: B90/Grüne, SPD
Enthaltung: DIE LINKE
den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der FDP-Fraktion betr. Lastenfahrräder für Kassel, 101.19.272, wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Gröling

11. Freiluftexperiment Untere Königsstraße

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD
- 101.19.273 -

Gemeinsamer Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat der Stadt Kassel wird gebeten, alsbald nach Abschluss der Auswertung der erhobenen Analysedaten zum Freiluftexperiment Untere Königsstr. hierüber im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten. Dabei sind die Auswirkungen auf den Einzelhandel und Gastronomie, Menschen im Quartier und die sicherheitspolitische Lage einzubeziehen.

Stadtverordneter Dr. Schoeller, Fraktion B90/Grüne, begründet den gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD.

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

Beschluss

13 von 16

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD betr. Freiluftexperiment Untere Königsstraße, 101.19.273, wird **zugestimmt**.

Stadtverordneter Dreyer, AfD-Fraktion, stellt folgenden Änderungsantrag.

➤ **Änderungsantrag der AfD-Fraktion**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat der Stadt Kassel wird gebeten, alsbald nach Abschluss der Auswertung der erhobenen Analysedaten zum Freiluftexperiment Untere Königsstr. hierüber im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr zu berichten. Dabei sind die Auswirkungen auf den Einzelhandel und Gastronomie, Menschen im Quartier und die sicherheitspolitische Lage einzubeziehen. **Des Weiteren soll über die Wirkung auf die Verkehrsbelastung in den umliegenden Straßen berichtet werden**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: AfD

Ablehnung: B90/Grüne, SPD, CDU, DIE LINKE, FDP

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Änderungsantrag der AfD-Fraktion betr. Freiluftexperiment Untere Königsstraße, 101.19.273, wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Augustin

12. Pflicht für einen barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehr

14 von 16

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen B90/Grüne und SPD

- 101.19.274 -

Gemeinsame Anfrage

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Wie ist derzeit die barrierefreie Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Kassel? Wie viele Straßenbahnen, Busse und Haltestellen sind derzeit noch nicht barrierefrei nutzbar?
2. Je nach vorhandener Taktung, Linienbelegung und Fahrgastaufkommen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an Haltestellen. Nach welchen Maßstäben wurden einzelne Kategorien mit den dazugehörigen erforderlichen Ausbaustandards festgelegt? Wie wirkte sich dieser Entscheidungsschritt auf die Priorisierung und damit die Reihenfolge der Umgestaltungen aus?
3. Wird der gesetzlichen Anforderung eines barrierefreien ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 in Kassel vollumfänglich nachgekommen?
4. Welche Konsequenzen drohen, wenn der Pflicht im Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3 zur Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01. Januar 2022 in Kassel nicht vollumfänglich nachgekommen wird?
5. Die gesetzliche Anforderung für einen barrierefreien ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz ab dem 01. Januar 2022 ist bereits seit einigen Jahren festgelegt. Welche Maßnahmen hat der Magistrat in den letzten Jahren unternommen, um der langfristig bekannten Änderung nachzukommen und gerecht zu werden?
6. Falls 2. nicht vollumfänglich zutreffend ist: Welche Maßnahmen plant der Magistrat, um den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV möglichst schnell gerecht zu werden und welcher Zeitraum ist hierfür vorgesehen?

Die Fragen der Ausschussmitglieder werden von Stadtbaurat Nolda und Dr. Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, beantwortet.

Die schriftliche Beantwortung wurde mit der Einladung versandt und wird der Niederschrift beigelegt.

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

13. Konzept Quartiersgaragen

15 von 16

Antrag der CDU-Fraktion
- 101.19.296 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat wird aufgefordert, zeitnah ein Konzept zur Schaffung von Quartiersgaragen mit Stellplätzen für PKW und Fahrräder sowie Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge zu erstellen und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vorzustellen. Dazu sollen potenzielle Flächen insbesondere in Stadtteilen mit hohem Parkdruck identifiziert und bewertet und aktiv auf interessierte Investoren bzw. Betreibern zugegangen werden. Über eine Marktanalyse ist zu klären, welche Preise Anwohner bereit sind, für Stellplätze zu zahlen.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: CDU, FDP

Ablehnung: B90/Grüne, SPD, DIE LINKE, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der CDU-Fraktion betr. Konzept Quartiersgaragen, 101.19.296, wird **abgelehnt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordnete Sümmermann

14. Tempo 30

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD
- 101.19.327 -

Gemeinsamer Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Bundesgesetzgeber wird aufgefordert, die Straßenverkehrsordnung mit der Maßgabe zu ändern, den kommunalen Straßenverkehrsbehörden einen

größeren Ermessensspielraum bei der Anordnung von Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuräumen.

16 von 16

Stadtverordneter Dr. Schoeller, Fraktion B90/Grüne, begründet den gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: B90/Grüne, SPD, DIE LINKE

Ablehnung: CDU, FDP, AfD

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem gemeinsamen Antrag der Fraktionen B90/Grüne und SPD betr. Tempo 30, 101.19.327, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Nölke

Ende der Sitzung: 18:25 Uhr

Dominique Kalb
Vorsitzender

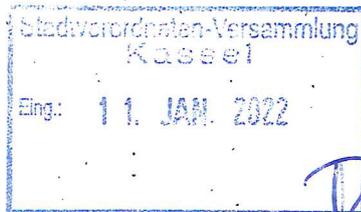
Sabine John
Schriftführerin

Konzeptionsbüro

- I K -

Kassel documenta Stadt

H. Reyer
Tel. 2055



- VI -

über - I -

Handwritten signature and date: 03.12.2021

2. Dezember 2021

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr - 7. Dezember 2021

101.19.122 - Ergebnis Machbarkeitsstudie Tram Harleshausen

In Abstimmung mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) ergeht hierzu die folgende Empfehlung zur Beantwortung :

1. Wie bewertet der Magistrat das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zum Erweiterungsvorhaben ,Tram Harleshausen ?

Der Magistrat begrüßt die grundsätzliche Aussage, dass die neue Straßenbahnlinie technisch umsetzbar ist. Mit Blick auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung ergibt sich zur Zeit noch keine Möglichkeit entsprechende Fördermittel zu akquirieren und eine realistische Finanzierung abzubilden.

2. Vor dem Hintergrund der durch die Standardisierte Bewertung festgestellten Kosten-Nutzen-Relation von 0,2 (d.h., die Kosten betragen das 5-fache des Nutzens) ist eine Förderfähigkeit der Maßnahme ausgeschlossen. Welche Folgen hat dies aus Sicht des Magistrats für die Realisierungschancen des Projektes

Die Standardisierte Bewertung wird derzeit überarbeitet. Bund und Länder haben erkannt, dass Faktoren angepasst werden müssen, damit zahlreiche geplante Strecken förderfähig werden und die Mobilitäts- und Verkehrswende umgesetzt werden kann.

Die KVG hat das Büro GGR bereits Anfang 2021 beauftragt, einige Berechnungsparameter in Richtung der neuen Standardisierten Bewertung zu prüfen. Da es noch keine konkreten Parameter gab, wurde auf der Basis von Annahmen gearbeitet. Dabei zeigte sich eine positive Entwicklung. Zudem wurde in einer ersten Abschätzung eine Anbindung von Waldau mit angedacht. Dies führte zu einer weiteren positiven Entwicklung der NKU.

Die KVG hat bereits eine Machbarkeitsstudie für Waldau gestartet und die Vorbereitungen zum Start einer neuen NKU bearbeitet, damit diese sofort nach Veröffentlichung der neuen Standardisierten Bewertung starten kann.

Es besteht ggf. die Chance im nächsten Jahr durch geänderte Vorgaben der Bundes – bzw. Landespolitik die zugrundeliegende standardisierte Bewertung zugunsten dieses Vorhabens anzupassen.

Eine finale Aussage zu den Chancen einer Förderung kann gegen Ende 2022 gemacht werden:

3. Welche Teilindikatoren haben im Wesentlichen dazu beigetragen, dass der Nutzen-Kosten-Faktor derart niedrig ausgefallen ist und er Nachweis der Förderfähigkeit somit nicht erbracht werden konnte?

Auf Basis der Standardisierten Bewertung (Ausgabe 2016, letzte Fassung) ergaben sich folgende Themen für die niedrige NKU:

- Kurze mittlere Reiseweiten und -zeiten auf der Relation Harleshausen – Rothenditmold – Innenstadt. Damit ergibt sich ein geringer Nutzen aus vermiedenen PKW-Kosten, Kohlendioxid-Schadstoffemissionen und Unfallkosten
- Die eingesparten Reisezeiten sind auf vielen Relationen kleiner als fünf Minuten und dürfen daher nur zur Hälfte angerechnet werden
- Die Zugwinnpotentiale sind deutlich geringer als bei vielen anderen Strecken, da heute bereits ein hohe Nachfrage gleich Nutzung besteht.

Da der Gesetzgeber erkannt hat, dass die heutige Standardisierte Bewertung den angestrebten Zielen im Mobilitäts- und Verkehrsbereich nicht mehr gerecht wird, werden in der neuen Ausgabe entscheidende Parameter deutlich angepasst und neue aufgenommen:

- Nutzen der Kohlendioxideinsparung erhöht sich deutlich
- Barrierefreiheit, Brand- und Lärmschutz, Nutzen aus geringer Flächenversiegelung, Nachverdichtung, Erschließungswirkung können Positiv angerechnet werden
- Vermiedene Kosten (z.B. aus der Instandhaltung des Straßennetzes), Siedlungsdruck, Primärenergieverbrauch, Betriebsstabilität finden Berücksichtigung.

Aufgrund der ersten Untersuchungen mit sinnvollen Annahmen zu den neuen Parametern zeigte sich bereits eine positive Entwicklung des NKV (Nutzen-Kosten-Verhältnisses).

4. Wann wird den Stadtverordneten die Machbarkeitsstudie bzw. die Standardisierte Bewertung vorgelegt? Warum ist dies bis jetzt nicht erfolgt?

Nachdem verschiedene rechtsrelevante Fragestellungen geklärt wurden, hat der Aufsichtsrat der KVG auf Initiative des Aufsichtsratsvorsitzenden Christian Geselle am 30. November 2021 einstimmig beschlossen, die vollständige Machbarkeitsstudie und die Nutzen-Kosten-Untersuchung zu veröffentlichen. Die Unterlagen werden auf der Internetseite der KVG dargestellt und sind damit auch für alle BürgerInnen einsehbar.

5. a. Wann genau hat der Magistrat gemäß dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 23.04.2018 die KVG mit der Durchführung der Machbarkeitsstudie beauftragt?

Die KVG hat nach Vorgesprächen zur genauen Klärung des Auftrags und der Projektorganisation in der zweiten Hälfte 2018 die Arbeit an der Machbarkeitsstudie aufgenommen.

- b. Wann wurde die Machbarkeitsstudie von der KVG in Auftrag gegeben?

Die KVG hat bis April 2019 mit eigenem Personal die Machbarkeitsstudie durchgeführt. Im April 2019 wurde die Ausschreibung für eine externe Unterstützung zur Validierung der bis dahin vorliegenden Ergebnisse gestartet und im Anschluss erfolgte die Vergabe. Die KVG hat bei diesem Projekt zur Unterstützung die Expertise externer Unternehmen zur Validierung der internen Ergebnisse hinzugezogen. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie konnte dann die Nutzen-Kosten-Untersuchung vergeben werden. Die Arbeiten an der NKU-Abschätzung gingen bis in das Q2/2021.

- c. Warum liegen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie erst jetzt vor?

Die Machbarkeitsstudie bildet die Grundlage für die NKU. Aufgrund der komplexen Zusammenhänge lassen beide gemeinsam erst einen vollständigen Blick auf das angestrebte Projekt zu.

- d. Wann wurde die Standardisierte Bewertung als wesentlicher Teil der Machbarkeitsstudie abgeschlossen?

Die NKU-Abschätzung wurde im Juni 2021 im Wesentlichen abgeschlossen. Der endgültige Abschlussbericht wurde im August 2021 vorgelegt.

- e. Seit wann liegen der KVG Erkenntnisse darüber vor, dass die Realisierung einer Straßenbahnverbindung nach Harleshausen nicht die für eine Förderung notwendigen Voraussetzungen erfüllt?

Im Q4/2021 gab es Anzeichen dafür, dass es bei der NKU zu Werten kommen dürfte, die einen Wert ergeben, welcher deutlich unter 1 liegen wird. Seitens der KVG wurden noch zahlreiche weitere Szenarien analysiert und bewertet, welche mit der heute gültigen Standardisierten Bewertung zu keinem besseren Ergebnis führen, d.h. ein Wert größer als 1 konnte nicht erreicht werden.

- f. Seit wann hat der Magistrat Kenntnis vom Ergebnis der Standardisierten Bewertung?

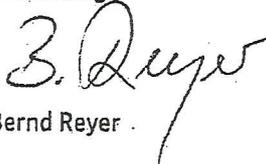
Die KVG war mit den verschiedenen Gremien im Austausch und konnte die finalen Gesamtergebnisse zum Ende Q2/2021 vorlegen.

6. Die sog. „Liniennetzreform“ hat unbestritten zu Angebotsverschlechterungen im ÖPNV geführt. Davon betroffen ist u.a. auch der Stadtteil Harleshausen. Was unternimmt der Magistrate, um hier zukünftig Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu realisieren?

Die Liniennetzreform des Jahres 2018 hat im Stadtteil Harleshausen zu umfangreichen Änderungen im ÖPNV-Netz geführt. Zwar wurden einzelne nachfrageangepasste Angebotsreduzierungen und -umstellungen vorgenommen. Dem stehen jedoch wesentliche Fahrplanverbesserungen gegenüber. Exemplarisch genannt seien in diesem Zusammenhang die Einführung eines werktäglichen 10-Minuten-Taktes auf der heutigen Linie 10, die umsteigefreie viertelstündige Verbindung Jungfernkopf – Harleshausen – Bahnhof Wilhelmshöhe (heutige Linie 11) und die umsteigefreien Verbindungen Innenstadt – Rasenallee in den Schwachverkehrszeiten (heutige Linie 10).

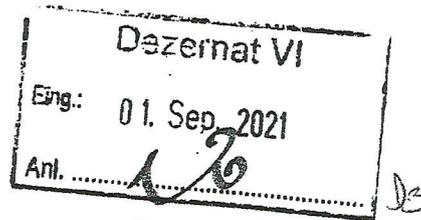
Zum Fahrplanwechsel am 12.12. treten nun weitere Angebotsverbesserungen in Kraft. So verkehrt die Linie 10 künftig auch samstags alle 10 Minuten (bisher alle 15 Minuten) und sonntags alle 15 Minuten (bisher alle 30 Minuten) zwischen Harleshausen, der Innenstadt und Waldau. Das Fahrtenangebot der Linie 11 wird werktäglich von einem 15- auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Darüber hinaus treten in Kooperation mit dem NVV Verbesserungen auf der Relation Harleshausen – Kirchditmold – Innenstadt in Kraft, die ab 12.12. ganztägig von der Linie 110 bedient wird. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Klimaschutzpaketes sind durch die KVG mittelfristig weitere Verbesserungen des Angebotes in Prüfung.

Im Auftrag



Bernd Reyer

- VI -



Gemeinsame Anfrage der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fragesteller: Stadtverordneter Dr. Sven Schoeller; Vorlage-Nr.: 101.19.168

Übervolle Straßenbahnen auf Linie 5

„Wir fragen den Magistrat:

1. In welcher Anzahl stehen der KVG Beiwagen zum Anhängen an Straßenbahnen zur Verfügung?
2. In welcher Anzahl kommen solche Beiwagen zum Einsatz?
3. Sind im Fahrzeugbestand weitere Beiwagen vorhanden, die derzeit nicht einsatzfähig sind?
4. Ist ggf. geplant, nicht einsatzfähige Beiwagen für ihren Einsatz herzustellen?
5. Welche Kosten wären mit einer Wiederherstellung im Sinne von 4. verbunden?
6. Ist geplant, weitere Beiwagen anzuschaffen?
7. Welche Kosten wären mit 6. verbunden?“

Stellungnahme:

Die KVG nimmt zur Anfrage wie folgt Stellung:

„Zu 1.)

Die KVG verfügt über insgesamt 13 Beiwagen, welche für den Fahrgastbetrieb vorgesehen sind. Zum aktuellen Zeitpunkt (August 2021) sind 10 dieser Beiwagen modernisiert und zugelassen. Die weiteren drei Beiwagen und deren Zugfahrzeuge werden aktuell für die Zulassung vorbereitet, es ist geplant diese Maßnahme Anfang 2022 abgeschlossen zu haben.

Zu 2.)

Jeder zugelassene Beiwagen steht dem Betrieb zur Verfügung, nur für Wartungsarbeiten werden diese, für die Werkstatt, außer Betrieb genommen.

Zu 3.-5.)

Wir haben 3 weitere Beiwagen, diese werden aktuell bereits für die Zulassung und somit für den Fahrgastbetrieb vorbereitet.

Zu 6.-7.)

Neue Beiwagen zu beschaffen, ist vorerst nicht geplant. Es gibt seitens der KVG verschiedene Projekte, die sich mit der strategischen Ausrichtung nach dem Jahr 2030 befassen, in diesen Zeitraum würde auch eine Ersatzbeschaffung von Beiwagen fallen. In diesen Projekten werden

*alle Fahrzeugkonzepte analysiert, der Aufwand mit dem Nutzen verglichen und das Konzept für einen abbildbaren, kundenorientierten und modernen ÖPNV erstellt.
Da es sich bei Beiwagen um Sonderanfertigungen handelt, ist es wirtschaftlich nicht vertretbar, diese in geringen Stückzahlen neu zu beschaffen.“*

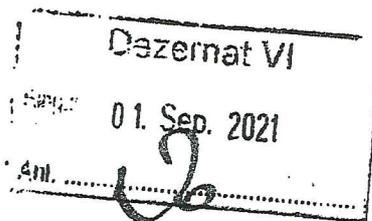
G. Förster

Dr. Georg Förster

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 30. August 2021
Sonja Ehrenfried, Tel.: 6160

- VI -



Gemeinsame Anfrage der Fraktion Kassel SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Fragesteller: Stadtverordneter Dr. Sven Schoeller; Vorlage-Nr.: 101.19.169

Bahnhof Harleshausen

„Wir fragen den Magistrat:

1. Wann ist mit einem barrierefreien Umbau des Bahnhofs in Harleshausen zu rechnen?
2. Wie ist der Stand einer Finanzierungsvereinbarung für das Projekt zwischen der Stadt Kassel, dem Land Hessen und der DB AG?
3. Wie hoch sind die erforderlichen Eigenmittel der Stadt Kassel zur Verwirklichung des Projekts?“

Stellungnahme:

Der NVV nimmt zur Anfrage wie folgt Stellung:

„Zu 1.

Das Projekt „Modernisierung und barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Harleshausen“ ist in die im Juli 2021 final abgestimmte Rahmenvereinbarung III für Hessen aufgenommen worden. Die Laufzeit der Vereinbarung geht bis 2029, in diesem Zeitraum soll die Maßnahme abgeschlossen sein. Eine genaue Termnschiene zu den einzelnen Projekten wird nach Zeichnung der Verträge zwischen dem Eigentümer, der DB Station&Service, dem Zuwendungsgeber, dem Land Hessen und dem Aufgabenträger, dem NVV, abgestimmt.

Zu 2.

Der NVV rechnet mit einem Finanzierungsvertrag zur Planungsvereinbarung für den Bahnhof Harleshausen in 2022.

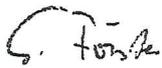
Zu 3.

Der finanzielle Anteil der Stadt Kassel an dem Projekt kann derzeit noch nicht genau beziffert werden. Die Rahmenvereinbarung III Hessen sieht eine Entlastung der Kommunen bei der Finanzierung vor. Nach den Regularien der abgelaufenen Rahmenvereinbarung II betrug der Eigenanteil der Stadt Kassel rd. 1,3 Mio. EUR.“

Das Gesamtprojekt umfasst folgende drei Teilbausteine:

1. nördliche Erschließung des Bahnhofes mit einer Personenunterführung am Bahnsteigende. Hierdurch könnte die Anbindung der Wohngebiete sowohl auf der westlichen als auch auf der östlichen Seite über eine barrierefreie Rampe und Treppen gewährleistet werden.
2. Absenken des Bahnsteiges auf das RegioTram-Niveau für einen barrierefreien Ein-/Ausstieg.
3. Errichtung einer Aufzulanlage für den barrierefreien Zugang von der Wolfhager Straße (Hauptzugang und Umstieg zum/vom Busverkehr).

Dem genannten Eigenanteil Stadt Kassel von ca. 1,3 Mio. € liegt eine Grobkostenschätzung aus dem Jahr 2016 zugrunde. Etwaige finanzielle Entlastungen der Kommune gemäß Rahmenvereinbarung III Hessen könnten möglicherweise höheren Belastungen der Stadt Kassel aufgrund der Zuweisung der Personenunterführung als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme gegenüberstehen. Konkretisierungen hierzu werden sich erst in den weiteren Abstimmungen ergeben.



Dr. Georg Förster

- VI -



Kassel, 10.01.2022

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

Fragesteller: Dominique Kalb, CDU

Vorlage Nr.: 101.19.217

Die Anfrage lautet:

1. Welche Ergebnisse kann der Magistrat hinsichtlich der Erstellung eines Konzeptes zur Errichtung eines Fernbusbahnhofs vorweisen?
2. Was wurde diesbezüglich seit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom September 2020 unternommen?
3. Wurden Gespräche mit potenziellen Investoren geführt?
 - a. Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
4. Gibt es Fortschritte bei der Standortsuche?
5. Wann wird der Magistrat das Konzept vorstellen?
6. Wie lange muss Kassel noch auf einen Fernbusbahnhof warten?

Antwort:

Die Standortentwicklung Ost ist an der nicht zustande gekommenen Kooperation mit den Grundstückseigentümern gescheitert. Als Fernbusbahnhof fungiert weiterhin der Bahnhof Wilhelmshöhe. Die Verkehrslenkung innerhalb der Stadt wurde mit den entsprechenden Busunternehmen abgestimmt und optimiert.

In der Vergangenheit wurden seitens des Magistrats Gespräche mit Flixbus und der Bahn geführt. Ein Gespräch mit Flixbus ist für das erste Quartal wiederholt vorgesehen.

Ein neues Konzept wird vorgelegt, sobald es zu einer Neueinschätzung der Marktlage und zu einer Einigung für einen neuen Standort kommt, was eine erfolgreiche Abstimmung mit Dritten voraussetzt. Bis auf weiteres bleibt der Bahnhof Wilhelmshöhe auch der Fernbusbahnhof für Kassel.

Christof Nolda

Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

- 63 -
☞ 101.19.159

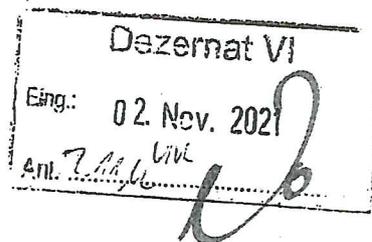
Kassel, 28. Oktober 2021
Herr Mohr
☎ 7056



An - VI -

ASMV 4. November 2021
Anfrage 101.19.226

„Entwicklung Karlsplatz“



Stellungnahme:

1. Gibt es derzeit Pläne für die Entwicklung des Karlsplatzes

Die heutige Nutzung des Karlsplatzes wurde bereits vor längerer Zeit als städtebaulicher Missstand erkannt. Der Platz wird grundsätzlich als bebaubar eingestuft. Aktuelle Planungen gibt es nicht.

2. Welche Nutzungen wurden bisher geprüft?

Die Nutzungen Hotel, Documenta-Institut sowie Mehrfachnutzungen wurden in der Vergangenheit mit verschiedenen Volumina geprüft. Dabei wurde immer eine Teilfläche als Stadtplatz vorgesehen.

3. Wie beurteilt der Magistrat die Entwicklung des Platzes für das Stadtarchiv, die Stadtbibliothek, für Wohnraum, als Spielplatz und als Grünfläche?

Für eine kommunale Nutzung des Karlsplatzes spricht die Nähe zu anderen öffentlichen Nutzungen und die zentrale Innenstadtlage. Urbanes Wohnen wäre denkbar, ist allerdings durch fehlende Freiflächen und Verschattungen nicht einfach umsetzbar. Ein Spielplatz oder eine Grünfläche wären ebenfalls denkbar. Allerdings besteht hier mit dem Friedrichsplatz und der angrenzenden Aue bereits ein attraktives Freiraumangebot.

4. Wie wird eine Teilnutzung als Kita bewertet?

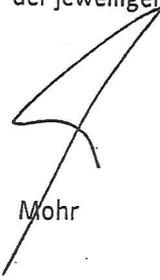
Die Anordnung von Kita-Plätzen im Zusammenhang mit Arbeitsplätzen ist grundsätzlich sinnvoll. Die erforderlichen Freiflächen für eine Kita sind dabei sicher zu stellen.

5. Für welche Nutzungen werden in Kassel noch Standorte gebraucht?

In den zentralen Lagen Kassels werden noch Standorte für Wohnen, Hotel, Kultur und kommunale Nutzungen gesucht. Zusätzliche Flächen für Einzelhandel werden nicht benötigt.

6. Welchen Raumbedarf und welche Anforderungen haben sie jeweils?

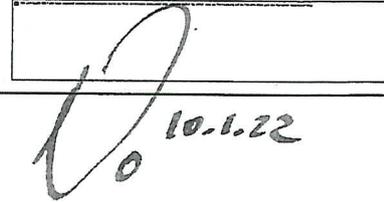
Die Beantwortung dieser Frage ist sehr stark konzeptabhängig und kann nur bei vertiefender Untersuchung der jeweiligen Nutzungen mit konkretem Raumprogramm beantwortet werden.



Mohr



Anlage zu TOP 6
101.19.227



Vorlagen-Nr. 101.19.227

Beantwortung der Anfrage der Linksfraktion Kassel „Ausbau des Straßenbahnangebots“, Anfrage vom 04.10.2021

Im Folgenden sind die Fragen mit den jeweiligen Antworten (Antworten in kursiv)

1. Welche Länge sollen die neu zu beschaffenden Straßenbahnen haben?

Die neuen Straßenbahnen sollen eine Länge von ca. 30 Meter haben. Ziel ist die Ersatzinvestition der vorhandenen Straßenbahnen des Typs LF2000.

2. Um wie viele Personen wird die Kapazität der neuen Bahnen gegenüber dem letzten beschafften Modell erhöht werden?

Die Kapazität wird in etwa gleichbleiben. Die endgültige Zahl der Fahrgäste wird nach der Fertigstellung des Innenraumdesigns durch den ausgewählten Hersteller feststehen. Der Hersteller wird nach dem erfolgten Ausschreibungsverfahren und der dann erforderlichen Zustimmung des Aufsichtsrats zur Vergabe feststehen.

3. Wie viele Haltestellen müssen für den Betrieb mit längeren Fahrzeugen oder mit Anhänger in Korridoren mit sehr hoher Nutzer/-innen-Frequenz umgebaut werden?

Auf Basis der bisherigen Analysen zum Fahrgastaufkommen fanden Anpassungen der Bahnsteiglängen über viele Jahre im Stadtgebiet Kassel statt. Die Situation stellt sich damit wie folgt dar:

Die Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen sind für längere Züge baulich wie folgt ausgebaut:

- Wilhelmshöher Allee – Innenstadtring/Königsstraße – Holländische Straße – Vellmar → für 60 m
- Leipziger Straße – Lossetal → 60 m
- Mattenberg – Frankfurter Str. – Weserstraße – Ihringshäuser Straße → für 45 m
- Helleböhnstrecke

Einschränkungen gibt es bei der Barrierefreiheit, nicht alle Bahnsteige sind in kompletter Länge auf 20 cm ausgebaut. Sicherergestellt ist, dass mindestens die Anforderungen des PBefG erfüllt werden und somit die erste Niederflurtür des ersten Fahrzeuges an einem hohen Bahnsteig hält.

Die KVG beobachtet weiter das Fahrgastaufkommen und passt dementsprechend die Planungen für die Bahnsteige an.

4. Welche Investitionen und Umsetzungszeiten brauchen diese Umbauten?

Eine zeitnahe spezifische Investitionsplanung nur auf die benannten Punkte bezogen ist derzeit nicht erforderlich.

5. An welchen Stellen im Netz braucht es Investitionen um perspektivisch nur noch Einrichtungsfahrzeuge anschaffen zu können?

Es existieren drei End- bzw. Zwischenendstellen ohne Wendeschleife:

- Wolfsanger, eine Linie im Linienverkehr
- Stumpfgleis Mattenberg → wird im Umleitungsfall Baunatal benötigt
- Stumpfgleis Oberkaufungen, für E-Wagen

...

6. Welche Investitionen und Umsetzungszeiten brauchen diese Abschnitte im Netz?

Der Bau einer Wendeschleife kostet, sofern der Platz vorhanden ist, zwischen 5 und 10 MEUR. Die Dauer von der Idee über die Planung bis zur Inbetriebnahme sind 3 bis 6 Jahre. Dies ist neben vielen anderen Faktoren auch vom Umfang des Eingriffs in Natur und Landschaft abhängig.

7. Was ist der Unterschied bei der Passagierkapazität, dem Anschaffungspreis und dem Gewicht/Betriebskosten von Einrichtungsfahrzeugen im Vergleich mit Zweirichtungsfahrzeugen?

*Fahrgastkapazität: Bei den heutigen Fahrzeugen gibt es fast keinen Unterschied bei der Fahrgastkapazität (Unterschied kleiner 5%). Die Fahrgastkapazität ist immer eine Frage des Innenraumdesign, welches während des Entwicklungsprozesses abgestimmt wird und die verschiedenen Anforderungen der unterschiedlichen Bedarfsträger mit einbezieht.
Anschaffungswert: Der Anschaffungswert bei den letzten Bestellungen der Serie LF2000 hatte eine Differenz von 20% zu Gunsten des Einrichters. Eine Aussage zu den neuen Fahrzeugen kann erst getroffen werden, wenn die ersten Angebote vorliegen. Die endgültige Differenz wird sich aus der Verteilung der Ein- zu den Zweirichtern ergeben, da für die Zweirichter ein zusätzliches Engineering erforderlich ist und es relevant ist, auf wie viele Fahrzeuge sich dieses verteilen wird. Dazu kommen die Material- und Produktionskosten für den höheren Aufwand.*

Betriebslast: Bei den letzten Beschaffungen LF2000 war hier eine Differenz von 12,5% zu Gunsten des Einrichtungsfahrzeugs. Eine Aussage für die zukünftigen Fahrzeuge kann hinsichtlich der Höhe der Differenz noch nicht getroffen werden, dazu müssen zuerst die fertigen Zeichnungen mit zugehörigen Berechnungen vorliegen.

Betriebskosten: Unsere Auswertungen hinsichtlich der Betriebskosten pro Kilometer und Platz lassen keinen signifikanten Unterschied zwischen Ein- und Zweirichtungsfahrzeug erkennen. Ein entsprechender Vergleich ist problematisch, da die Zweirichtungsfahrzeuge im langjährigen Mittel ca. 11% weniger Laufleistung haben. Dementsprechend haben die Einrichtungsfahrzeuge in Summe über die Jahre eine höhere Laufleistung. Unsere Zahlen zeigen, dass eine Korrelation zwischen Laufleistung und Kosten besteht, so dass die Einrichtungsfahrzeuge mit ihrer höheren Laufleistung dann höhere Betriebskosten haben, da sie schon „älter“ sind als die Zweirichtungsfahrzeuge.

8. Wann wird der neue Betriebshof der KVG in der Sandershäuser Str. in Nutzung gehen?

Die Planungen für den Betriebshof Sandershäuser Straße sog. Hübnergelände sind noch nicht abgeschlossen. Nach Abschluss der Planungen können wir hierzu gerne eine Information geben.

9. Wird dort ein Einrichtungsfahrzeugbetrieb möglich sein?

Der neue Betriebshof auf dem sog. Hübnergelände ist nicht für die Instandhaltung/Wartung, Sanierung von Straßenbahnfahrzeugen vorgesehen

10. Auf welche Fahrzeuflänge wird der neue Betriebshof ausgelegt werden?

Siehe Antwort vorhergehende Fragestellung

11. Wie viel mehr Fahrzeuge braucht eine Takterhöhung von 15 auf 10 Minuten pro Linie?

Es kann davon ausgegangen werden, dass ca. 20 bis 30 Straßenbahnwagen zzgl. Reserven mehr benötigt werden. Dies führt zu Investitionen von ca. 60 bis 90 MEUR bezogen auf Preisbasis 2021 und ein 30-Meter-Einrichtungsfahrzeug. Für die Reserve müssen noch einmal mindestens 15% aufgeschlagen werden.

12. Wie ist der Stand der Erschließung von anderen Finanzierungsmodellen für den ÖPNV?

Die KVG bringt sich in die Diskussionen zu neuen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV im Rahmen ihrer Möglichkeiten ein. (Siehe dazu z.B. die Nahverkehrs-Tage 2019 in Kassel.) Die zentralen Entscheidungen zu Fragen der ÖPNV-Förderung werden im Wesentlichen auf Bundes- und Landesebene getroffen, wobei wir den Entscheidungsträgern immer gerne zum Austausch und mit Anregungen zur Verfügung stehen.

Kassel, 13.10.2021

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'O. Erdmann', with a long horizontal stroke extending to the right.

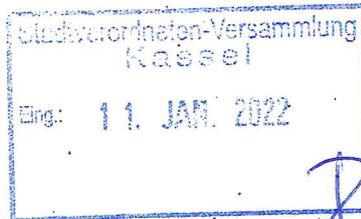
i.V. Oliver A. Erdmann

Konzeptionsbüro

- IK -

Kassel documenta Stadt

H. Reyer
Tel. 2055



- VI -

über - I

Op, 03.11.2021

2. November 2021

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr - 4. November 2021

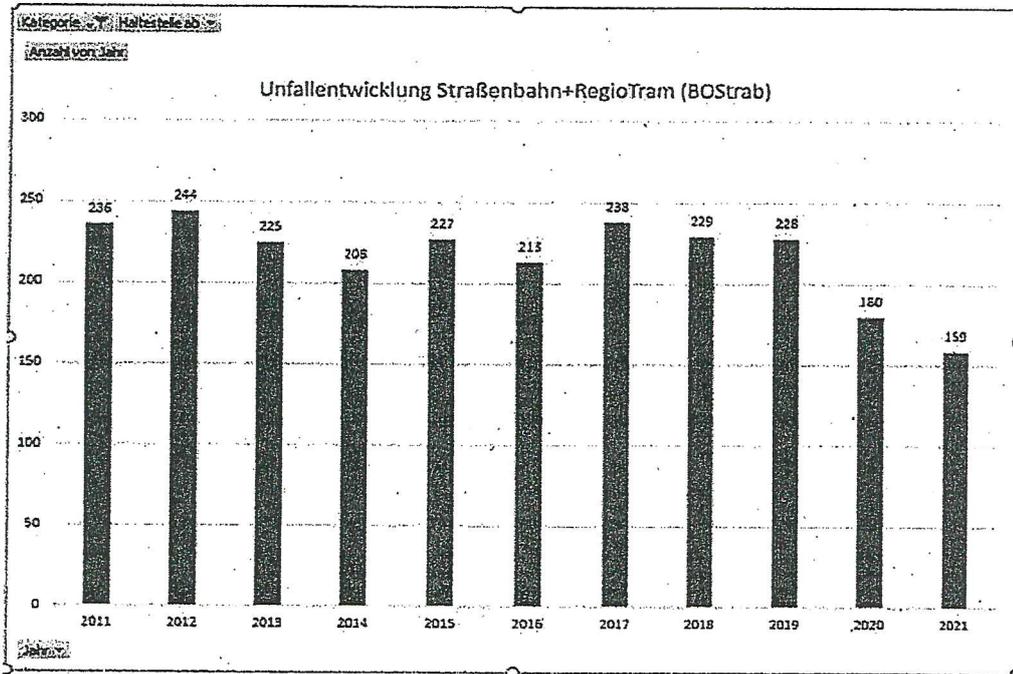
101.19.255 – Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen

In Abstimmung mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) ergeht hierzu die folgende Empfehlung zur Beantwortung:

1. Wie hoch war die jährliche Anzahl von Verkehrsunfällen, unter Beteiligung von Straßenbahnen bzw. der RegioTram in den Jahren 2010-2020 in Kassel?

Die jährliche Anzahl von Verkehrsunfällen mit Beteiligung schienengebundener Verkehrsmittel im BOStrab-Bereich betrug in den Jahren 2011 bis 2019 im Durchschnitt ca. 225 Unfälle pro Jahr. Hierbei sind alle Unfälle, sowohl schwere Unfälle mit Personenschäden, als auch die mit lediglich Bagatellschäden miterfasst. Für das Jahr 2010 liegen leider keine gesicherten Daten vor, da das Betriebsberichtswesen der KVG in der derzeitigen auswertbaren Form erst 2011 eingeführt wurde. Die Zahlen von 2020 und 2021 sind vor dem Hintergrund eines insgesamt coronabedingten geringeren Verkehrsaufkommen gesondert zu betrachten.

Die Zahlen von 2021 beziehen sich auf den Zeitraum bis 31.10.2021.



2. Sind hier Unfallschwerpunkte erkennbar?

Unfallschwerpunkte lassen sich insbesondere in den Bereichen Frankfurter Straße, Leipziger Straße und Holländische Straße erkennen.

3. Gibt es Unfalltypen, die hierbei gehäuft auftreten?

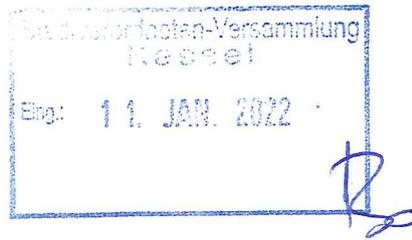
Die überwiegende Unfallursache insbesondere in den o.g. Bereichen ist die Missachtung des Vorrangs der Schienenfahrzeuge durch Linksabbieger.

Ergänzung: Aus den hier vorgelegten Daten der Verkehrsunfälle mit Straßenbahnen kann insgesamt keine statistische Auswertung erfolgen, die zu der belastbaren Aussage kommt, dass der Betrieb von Straßenbahnen gefährlicher wäre als andere Verkehrsträger. Die gilt auch unter der Berücksichtigung, dass die KVG 2021 einige schwere Unfälle hatten. Gegenüber anderen Verkehrsunternehmen (Anzahl und schwere der Unfälle) ist die KVG bzw. die Straßenbahn im Raum Kassel nicht auffällig.

Im Auftrag

B. Reyer
Bernd Reyer

- VI -



Kassel, 10.01.2022

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

Fragesteller: Matthias Nölke, FDP

Vorlage Nr.: 101.19.268

Die Anfrage lautet:

1. Wie weit ist die angekündigte Ausarbeitung eines Konzepts für den gesamten Fuldaraum im Kasseler Stadtgebiet seit unserer letzten Anfrage im August 2020 gediehen?
2. Welchen Zeitplan sieht dieses Konzept vor?
3. Wann ist mit einer Vorlage des Magistrats zu rechnen?

Antwort:

Das Fuldakonzept wurde am 16.11.2021 in der Bau- und Planungskommission vorgestellt. Nach Einarbeitung von Änderungsvorschlägen soll das Konzept in einer der kommenden Bau- und Planungskommissionen erneut präsentiert werden. Nach Bestätigung wird es dem Magistrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Beim Fuldakonzept handelt es sich um ein Rahmenwerk, das vorhandene Gegebenheiten, bereits bestehende Wünsche und mögliche Zukunftsbilder zusammenträgt und mit planrechtlichen Gegebenheiten hinterlegt. Ziel ist, durch Einbindung in einem Gesamtkontext eine Richtschnur für Vorhaben zu schaffen, einen nachhaltigen Umgang mit der Fulda zu ermöglichen und neue Qualitäten für Kassel zu entwickeln. Ein konkreter Zeitplan ist daher kein Bestandteil des Fuldakonzepts. Gleichwohl enthält es eine Reihe von Empfehlungen für Maßnahmen, die keinen großen Planungsvorlauf benötigen.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Christof Nolda'.

Christof Nolda

Konzeptionsbüro

- I K -

Kassel: documenta Stadt



H. Reyer
Tel. 2055

- VI -

über - I -

Handwritten signature and date: 03. 12. 2021

3. Dezember 2021

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr - 7. Dezember 2021

101.19.274 - Pflicht für einen barrierefreien ÖPNV

In Abstimmung mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) ergeht hierzu die folgende Empfehlung zur Beantwortung:

1. *Wie ist derzeit die barrierefreie Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Kassel? Wie viele Straßenbahnen, Busse und Haltestellen sind derzeit noch nicht barrierefrei nutzbar?*

Für den Öffentlichen Personennahverkehr in der Stadt Kassel werden seit 1991 kontinuierlich barrierefreie Verbesserungen umgesetzt.

Im regulären Fahrplanverkehr sind nur barrierefreie Fahrzeuge unterwegs. Der Busfuhrpark besteht ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen. Für Betriebsspitzen und als Ersatzbahnen werden bei der Tram noch drei hochflurige Fahrzeuge vorgehalten, die mit der nächsten Fahrzeugbeschaffung ab 2024 ersetzt werden.

Von 206 Straßenbahn-Bahnsteigen sind 204 erhöht worden. Der Umbau der noch nicht umgebauten Haltestelle Mittelring (2 Bahnsteige) ist fester Bestandteil des städtischen Ausbaus der Mönchebergstraße. 59 % aller Tramhaltestellen sind mit einem Blindenleitsystem ausgestattet. Von 552 Bussteigen sind 326 erhöht worden. Das entspricht einem Anteil von 59 % gemessen an allen Bushaltestellen, 39 % verfügen über ein Blindenleitsystem.

In der Gesamtmenge befinden sich auch 40 Bussteige, die gemäß Nahverkehrsplan nicht barrierefrei umgebaut werden, da es sich um reine AST-Zugangspunkte oder Wanderhaltestellen im Wald handelt, die am Tag von weniger als drei Fahrgästen nachgefragt werden.

2. *Je nach vorhandener Taktung, Linienbelegung und Fahrgastaufkommen ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an Haltestellen. Nach welchen Maßstäben werden einzelne Kategorien mit den dazugehörigen erforderlichen Ausbaustandards festgelegt? Wie wirkte sich dieser Entscheidungsschritt auf die Priorisierung und damit die Reihenfolge der Umgestaltungen aus?*

Alle Haltestellen wurden in Kategorien (von A bis E) eingeteilt, wobei die Umbaupriorisierung mit aufsteigendem Alphabet abnimmt. Folgende Parameter wurden als Grundlage für eine Zuordnung herangezogen:

- Fahrgastaufkommen
- Verkehrliche Bedeutung der Haltestelle
- Erschließung eines Point of Interest (POI)
- Spezifische Schwerpunkte (alte oder behinderte Menschen, ...)

Den Parametern wurden quantitative Werte und qualitative Attribute zugeordnet. Die endgültige Einteilung erfolgte als Durchschnittswert aller Teilkategorien.

KATEGORIE A

- Haltestellen mit mehr als 3000 Fahrgästen pro Tag
- Haltestellen des Innenstadtrings, Eingangstor nach Kassel, Verknüpfungshaltestellen
- Starke Nachfrage von Menschen mit einer Behinderung

KATEGORIE B

- Haltestellen der Netzebene 1
- Haltestellen mit 500 – 3000 Fahrgästen pro Tag
- Zentrale Stadtteilhaltestellen
- Erschließung besonders wichtiger POI
- Einfache Anschlusshaltestellen

KATEGORIE C

- Haltestellen mit 100 – 500 Fahrgästen
- Erschließung von POI
- Punktuell hohe Nachfrage von Menschen mit einer Behinderung oder alten Menschen (Wohnheime)

KATEGORIE D

- Haltestellen unter 100 Fahrgästen
- Erschließung untergeordneter POI

KATEGORIE E

- Haltestellen mit temporärer Bedienung

Die Kategorien A und B sind fast umgesetzt, bis C wurde für einen Umbau bis zum 01.01.2022 vorgesehen.

3. *Wird der gesetzlichen Anforderung für einen barrierefreien ÖPNV zum 01. Januar 2022 in Kassel vollumfänglich nachgekommen?*

Die Anforderungen nach § 8 Abs 3 Satz 3 PBefG werden erfüllt. Die Teilfortschreibung „Vollständige Barrierefreiheit“ zum Nahverkehrsplan wurde erstellt und auf den Abstimmungsweg gegeben. Darin ist formuliert, wie eine vollständige Barrierefreiheit in Kassel aussehen soll. Es wird benannt, welche Maßnahmen nicht fristgerecht umgesetzt werden können und begründet, warum diese erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sind. Damit wird die Frist aus Satz 3 ungültig. Das PBefG sieht ausdrücklich vor, dass bei einer Nichteinhaltung der dort genannten Frist ein Umsetzungsplan alternativ vorgelegt werden (benennen und begründen).

4. *Welche Konsequenzen drohen, wenn der Pflicht, im Personenbeförderungsgesetz in § 8 Abs. 3 zur Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01. Januar 2022 in Kassel nicht vollumfänglich nachgekommen wird?*

Soweit die barrierefreien Maßnahmen mit dem Nahverkehrsplan übereinstimmen, sind keine rechtlichen Konsequenzen aus dem PBefG zu erwarten.

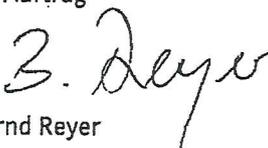
5. *Die gesetzliche Anforderung für einen barrierefreien ÖPNV im Personenbeförderungsgesetz ab dem 01. Januar 2022 ist bereits seit einigen Jahren festgelegt. Welche Maßnahmen hat der Magistrat in den letzten Jahren unternommen, um der langfristig bekannten Änderung nachzukommen und gerecht zu werden?*

Die Maßnahmen der KVG sind oben genannt.

6. *Falls 2 nicht vollumfänglich zutreffend ist: Welche Maßnahmen plant der Magistrat, um den gesetzlichen Anforderungen zur Barrierefreiheit im ÖPNV möglichst schnell gerecht zu werden und welcher Zeitraum ist hierfür vorgesehen?*

Die Maßnahmen der KVG sind oben genannt.

Im Auftrag


Bernd Reyer