

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,

28. Mai 2014  
1 von 3

zur **20.** öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr  
lade ich ein für

**Donnerstag, 5. Juni 2014, 17:00 Uhr,  
Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel.**

**Tagesordnung:**

- 1. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit**  
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. Oktober 2012  
Bericht des Magistrats  
101.17.581
- 2. Aktives Leerstandsmanagement als Baustein nachhaltiger Stadtentwicklung**  
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 10. Dezember 2012  
Bericht des Magistrats  
101.17.635
- 3. Einführung der Flächenkreislaufwirtschaft**  
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 2. September 2013  
Bericht des Magistrats  
101.17.952
- 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  
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1258 - \*)
- 6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18  
„Kellermannstraße/Ostring“  
(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**  
Vorlage des Magistrats  
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1294 -
- 7. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung  
(Offenlegungsbeschluss)**  
Vorlage des Magistrats  
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1295 -
- 8. Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel  
Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“**  
Vorlage des Magistrats  
Berichterstatter/in: Stadtbaurat Christof Nolda  
- 101.17.1296 -
- 9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten**  
Antrag der CDU-Fraktion  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Dominique Kalb  
- 101.17.1171 -
- 10. Barrierefreiheit in Schulen sicherstellen**  
Antrag der Fraktion Kasseler Linke  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Simon Aulepp  
- 101.17.1253 -  
(gleichzeitig im Ausschuss für Schule, Jugend und Bildung)
- 11. Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße**  
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Norbert Domes  
- 101.17.1255 -
- 12. Parken auf Gehwegen**  
Anfrage der Fraktion B90/Grüne  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Dieter Beig  
- 101.17.1256 -

- 13. Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof**  
Anfrage der CDU-Fraktion  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Dr. Jörg Westenburg  
- 101.17.1261 -
- 14. Parkplatz an Ehleener Straße**  
Antrag der FDP-Fraktion  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Heinz Gunter Drubel  
- 101.17.1286 -
- 15. Baukostenüberschreitungen bei städtischen Projekten**  
Anfrage der SPD-Fraktion  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Dogan Aydin  
- 101.17.1307 -
- 16. Autochaos managen – Bergparkerschließung verbessern**  
Antrag der Fraktion Kasseler Linke  
Berichterstatter/in: Stadtverordneter Norbert Domes  
- 101.17.1325 -

Mit freundlichen Grüßen

Dominique Kalb  
Vorsitzender

\*) Die Vorlage des Magistrats erhielten Sie mit der Einladung zur Sitzung vom 30. April 2014

13. Juni 2014

1 von 9

**Niederschrift**

über die 20. öffentliche Sitzung  
**des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr**  
am **Donnerstag, 5. Juni 2014, 17:00 Uhr**  
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

**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  
Gernot Rönz, Mitglied, B90/Grüne  
Joachim Schleißing, Mitglied, B90/Grüne  
Karl Schöberl, Mitglied, B90/Grüne (Vertretung für Dieter Beig)  
Wolfram Kieselbach, Mitglied, CDU  
Dr. Jörg Westerburg, Mitglied, CDU  
Norbert Domes, Mitglied, Kasseler Linke  
Heinz Gunter Drubel, Mitglied, FDP  
Olaf Petersen, Mitglied, Demokratie erneuern (17:32 Uhr, TOP 2) (Vertretung für Bernd Wolfgang Häfner)

**Teilnehmer mit beratender Stimme**

Jörg-Peter Bayer, Stadtverordneter, Piraten  
Pasquale Malva, Vertreter des Ausländerbeirates  
Karin Schöps, Vertreterin des Seniorenbeirates

**Magistrat**

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

**Schriftführung**

Andrea Herschelmann, Büro der Stadtverordnetenversammlung

**Entschuldigt:**

Sarah Hackfort, Mitglied, B90/Grüne  
Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

**Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen**

Markus Kollig, KVG  
Heidi Hamdad, KVG  
Heiko Lehmkuhl, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Anne Grimm, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Daniela Both, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Simone Fedderke, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt  
Sonja Ehrenfried, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt

Axel Jäger, Hochbau- und Gebäudebewirtschaftung  
 Carl Flore, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz  
 Birgit Schwarze, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz  
 Sabine Schaub, Dezernat -VI-

#### Tagesordnung:

- |  |             |
|--|-------------|
| 1. Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit   | 101.17.581  |
| 2. Aktives Leerstandsmanagement als Baustein nachhaltiger Stadtentwicklung   | 101.17.635  |
| 3. Einführung der Flächenkreislaufwirtschaft   | 101.17.952  |
| 4. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr   | 101.17.1123 |
| 5. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel  | 101.17.1258 |
| 6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“<br>(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung) | 101.17.1294 |
| 7. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung (Offenlegungsbeschluss)   | 101.17.1295 |
| 8. Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“                                 | 101.17.1296 |
| 9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten  | 101.17.1171 |
| 10. Barrierefreiheit in Schulen sicherstellen  | 101.17.1253 |
| 11. Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße  | 101.17.1255 |
| 12. Parken auf Gehwegen  | 101.17.1256 |
| 13. Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof   | 101.17.1261 |
| 14. Parkplatz an Ehlerer Straße  | 101.17.1286 |
| 15. Baukostenüberschreitungen bei städtischen Projekten  | 101.17.1307 |
| 16. Autochaos managen – Bergparkerschließung verbessern  | 101.17.1325 |

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 28.05.2014 ordnungsgemäß einberufene 20. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

#### Zur Tagesordnung

Vorsitzender Kalb teilt mit, dass die Tagesordnungspunkte

9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten – und

15. Baukostenüberschreitung bei städtischen Projekten –

wegen Sachzusammenhangs gemeinsam zur Beratung aufgerufen werden, wobei zunächst die Anfrage beantwortet werden soll.

Vorsitzender Kalb stellt die geänderte Tagesordnung fest.

## 1. **Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Platz der Deutschen Einheit**

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 8. Oktober 2012

Bericht des Magistrats

101.17.581

### **Beschluss**

Der Magistrat wird aufgefordert, seine Überlegungen über bauliche Veränderungen am Platz der Deutschen Einheit im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr vorzustellen.

Stadtbaurat Nolda führt kurz in die Thematik ein und übergibt das Wort an Herrn Lehmkuhl, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, der anhand einer Power-Point-Präsentation über die geplanten baulichen Veränderungen berichtet. Im Anschluss beantworten Stadtbaurat Nolda und Herr Lehmkuhl die Fragen der Ausschussmitglieder.

**Der Bericht, den Stadtbaurat Nolda und Herr Lehmkuhl vortragen, wird zur Kenntnis genommen.**

## 2. **Aktives Leerstandsmanagement als Baustein nachhaltiger Stadtentwicklung**

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 10. Dezember 2012

Bericht des Magistrats

101.17.635

### **Beschluss**

Der Magistrat wird aufgefordert, alle Akteure in Kassel, die an der Beseitigung von Leerständen von Büro- und Gewerbefläche mitwirken können, zu einer Ausschusssitzung/Veranstaltung einzuladen: z.B. Wirtschaftsförderungsgesellschaft, Industrie- und Handelskammer, Kassel Marketing usw. Ziel der Ausschusssitzung/Veranstaltung soll sein: Mit den Beteiligten sollen Maßnahmen beraten werden, die den aktuellen Leerstand reduzieren können. Geprüft werden soll auch, ob folgende Maßnahmen dabei hilfreich sein können:

- Leerstandskataster
- regelmäßiges Leerstandsmonitoring
- Erarbeitung von Vitalisierungsprogrammen
- Werbekampagnen für Förderprogramme und Beratung über Förder- und Abschreibungsmöglichkeiten
- Gezielte Stadtentwicklungsmaßnahmen zur Umfeldoptimierung
- Runde Tische zwischen Politik, Verwaltung und Immobilieneigentümern
- Anzeigen- und Plakataktionen zur Vermarktung leer stehender Objekte
- Vorschläge für alternative Nutzungen wie z.B. Kunstausstellungen u. ä.

Im Nachgang zur Berichterstattung vom 6. November 2013 berichtet Stadtbaurat Nolda über Maßnahmen, die zur Beseitigung von Leerständen durchgeführt werden.

**Der Bericht von Stadtbaurat Nolda wird zur Kenntnis genommen.**

### 3. Einführung der Flächenkreislaufwirtschaft

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 2. September 2013  
Bericht des Magistrats  
101.17.952

#### Beschluss

Der Magistrat wird gebeten, in Abstimmung und in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Raum Kassel (ZRK) ein Konzept zur Einführung der Flächenkreislaufwirtschaft zu erarbeiten und der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen. Geprüft werden soll, ob die Stadt Kassel und/oder der ZRK Aussicht auf Fördermittel haben.

Das Konzept ist im Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr mit entsprechenden Kostenschätzungen vorzustellen.

Die Ausschussmitglieder erhalten als Tischvorlage ein Schreiben des Dezernates für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen, in dem der aktuelle Sachstand mitgeteilt wird. Stadtbaurat Nolda verweist darauf, dass es sich hierbei lediglich um einen Zwischenbericht handelt. Frau Schwarze, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz teilt mit, dass es im Herbst 2014 zu diesem Thema einen Workshop geben wird.

**Der Zwischenbericht von Stadtbaurat Nolda wird zur Kenntnis genommen.**

### 4. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr

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

#### Beschluss

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

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

Der Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr wird von Frau Grimm, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt (Radverkehrsbeauftragte), anhand einer Power-Point-Präsentation dargestellt. Nachfragen der Ausschussmitglieder werden von Stadtbaurat Nolda und Frau Grimm beantwortet.

**Der Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr, den Frau Grimm, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, anhand einer Power-Point-Präsentation abgibt, wird zur Kenntnis genommen.**

**5. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel**

Vorlage des Magistrats

- 101.17.1258 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Herr Markus Kollig, KVG, erläutert anhand einer Power-Point-Präsentation die Fortschreibung der Nahverkehrsplanung.

In der sich anschließenden Diskussion beantwortet Stadtbaurat Nolda gemeinsam mit Herrn Kollig die Fragen der Ausschussmitglieder.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, Kasseler Linke, FDP

Ablehnung: Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: CDU

den

**Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel, 101.17.1258, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Knauf

**6. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18**

„Kellermannstraße/Ostring“

(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)

Vorlage des Magistrats

- 101.17.1294 -

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:



- „1. Dem Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“ wird zugestimmt.
2. Der Behandlung der Anregungen zu den Ziffern 1.1 bis 6.1 der Anlage 2 wird zugestimmt.
3. Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“ wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

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

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“ (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung), 101.17.1294, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Schleißing

- 7. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung (Offenlegungsbeschluss)**  
Vorlage des Magistrats  
- 101.17.1295 -

### **Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Entwurf des Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung, wird zugestimmt.

Gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden, der im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird.

Durch den Bebauungsplan, dessen Geltungsbereich die Flurstücke 319/5, 319/6 und 319/7 (Bremer Straße/Artilleriestraße) umfasst, soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Errichtung von Studentenwohnungen geschaffen werden. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. V/32E wird durch den Bebauungsplan Nr. V/32E, 1. Änderung, teilweise aufgehoben.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: --

den

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung (Offenlegungsbeschluss), 101.17.1295, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dr. Westerburg

### **8. Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“**

Vorlage des Magistrats

- 101.17.1296 -

### **Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Abschluss des Durchführungsvertrags nach § 12 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ zwischen Herrn Peter Glinicke und der Stadt Kassel wird zugestimmt.“

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: einstimmig

Ablehnung: --

Enthaltung: Kasseler Linke

den

### **Beschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“, 101.17.1296, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Domes

**9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten**

Antrag der CDU-Fraktion  
- 101.17.1171 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**10. Barrierefreiheit in Schulen sicherstellen**

Antrag der Fraktion Kasseler Linke  
- 101.17.1253 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**11. 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.**

**12. Parken auf Gehwegen**

Anfrage der Fraktion B90/Grüne  
- 101.17.1256 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**13. 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.**

**14. Parkplatz an Ehlerer Straße**

Antrag der FDP-Fraktion  
- 101.17.1286 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**15. Baukostenüberschreitungen bei städtischen Projekten**

Anfrage der SPD-Fraktion  
- 101.17.1307 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**16. Autochaos managen - Bergparkerschließung verbessern**

Antrag der Fraktion Kasseler Linke  
- 101.17.1325 -

**Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.**

**Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.**

**Ende der Sitzung:** 19:04 Uhr

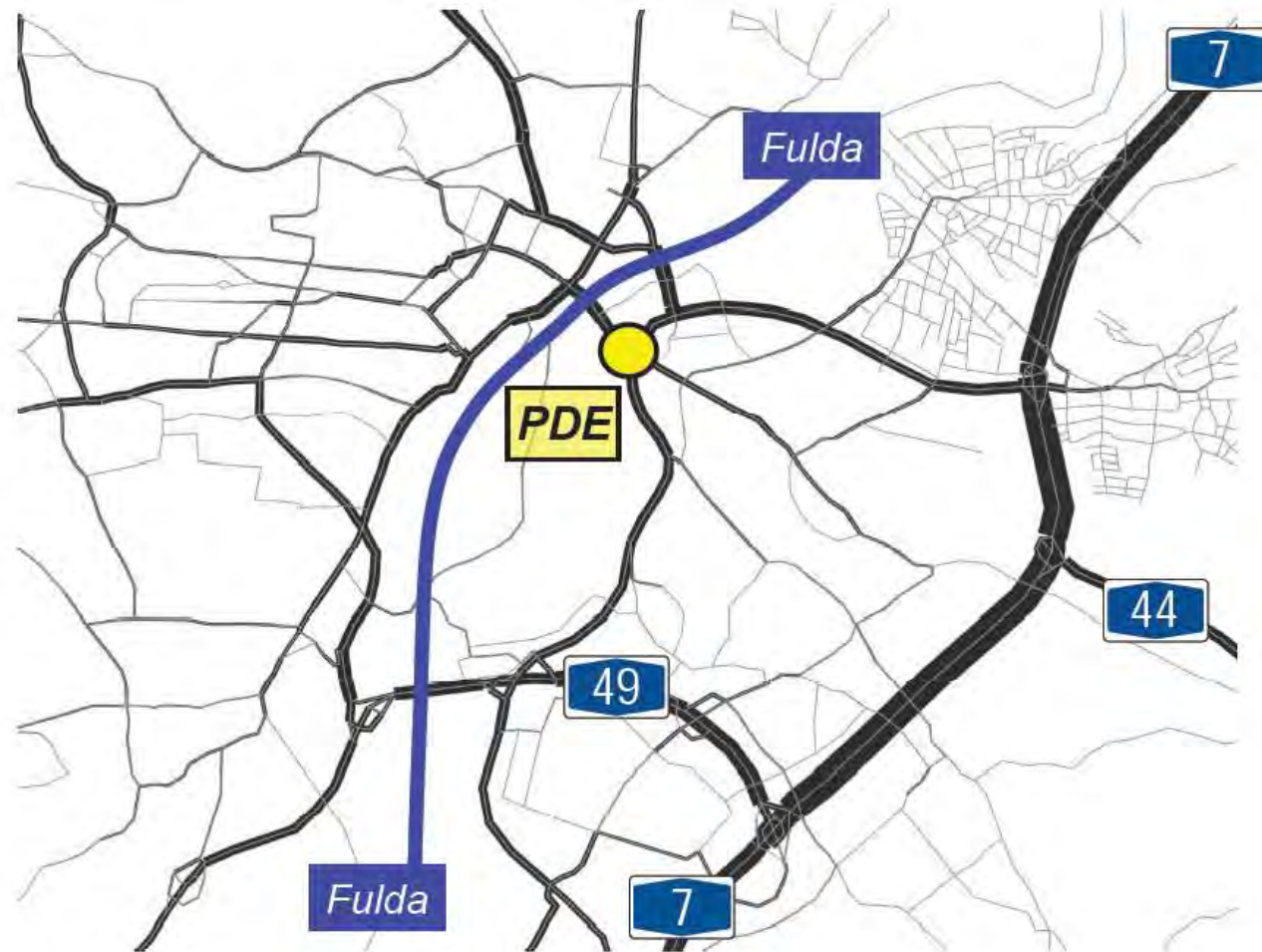
Dominique Kalb  
Vorsitzender

Andrea Herschelmann  
Schriftführerin

# Platz der Deutschen Einheit



## Lage des PDE im Straßennetz



## Bestandsanalyse (Qualität des Verkehrsablaufs MIV)



## Bestandsanalyse (Qualität des Verkehrsablaufs MIV)





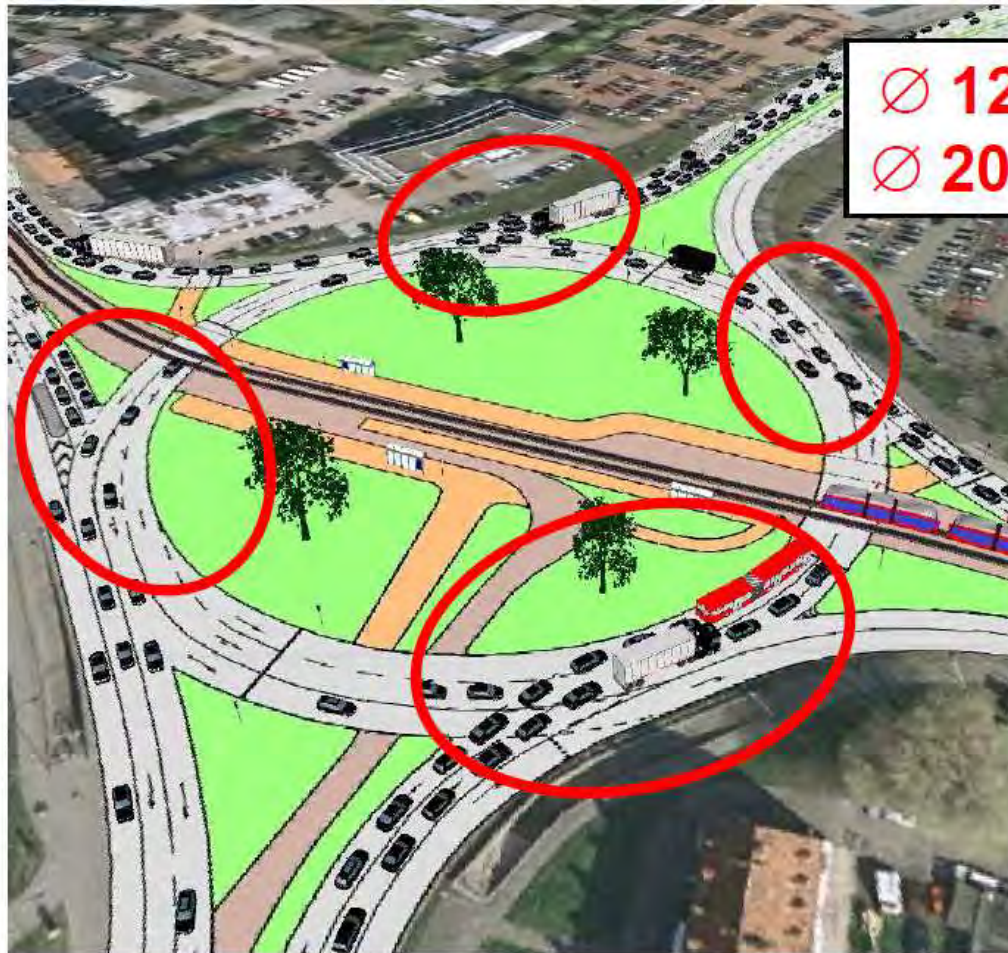
## Bestandsanalyse (Fußgänger- und Radverkehrsanlagen)



Ungenügende Qualität der  
Fußgänger- und  
Radverkehrsanlagen  
-> keine Barrierefreiheit !



## Bestandsanalyse (Verkehrssicherheit)



∅ 125 Unfälle pro Jahr  
∅ 20 Verletzte pro Jahr



Unfallauswertung am Kreisel  
2006 - 2013

## Bestandsanalyse (Zusammenfassung)

Der Platz der Deutschen Einheit...

- ...ist ein Unfallpunkt
- ...weist eine schlechte Verkehrsqualität auf
- ...verdrängt Verkehr in die Innenstadt
- ...bietet keine Barrierefreiheit für FG und Radfahrer
- ...hat städtebauliche Defizite
- ...hat Bedarf zur Reinvestition in Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssteuerung

**Zur Verbesserung der Situation besteht Handlungsbedarf !**

## Zielfelder Verkehrsentwicklungsplan:

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



# Städtebauliches und freiraumplanerisches Gesamtkonzept Platz der Deutschen Einheit

Kassel documenta Stadt



Modellprojekt 13 - StE 06

Stadträumliche und freiraumplanerische Aufwertung des zentralen Bereichs im Kasseler Osten, Minderung der Barrierewirkung und der Emissionsbelastung.

## Bausteine StE 06:

- Verbesserung der stadträumlichen Gelenkfunktion
- Minderung der erheblichen Barrierewirkung B83 - Kreisel - Dresdner Straße
- Entwicklung und Qualifizierung der Flutmulde als Freiraum mit Aufenthaltsqualität
- Würdigung der Stadteingangssituation
- Konzeptentwicklung für den Gesamtbereich mit baulich-räumlichen Aussagen zum engeren Teilbereich Platz d. dt. Einheit unter Berücksichtigung der Handlungsbedarfe Nahmobilität und Freiraumvernetzung
- Prüfung von Maßnahmen zur Minderung von Emissionsbelastungen



## Variantendiskussion

Variantendiskussion und Bewertung nach den Kriterien:

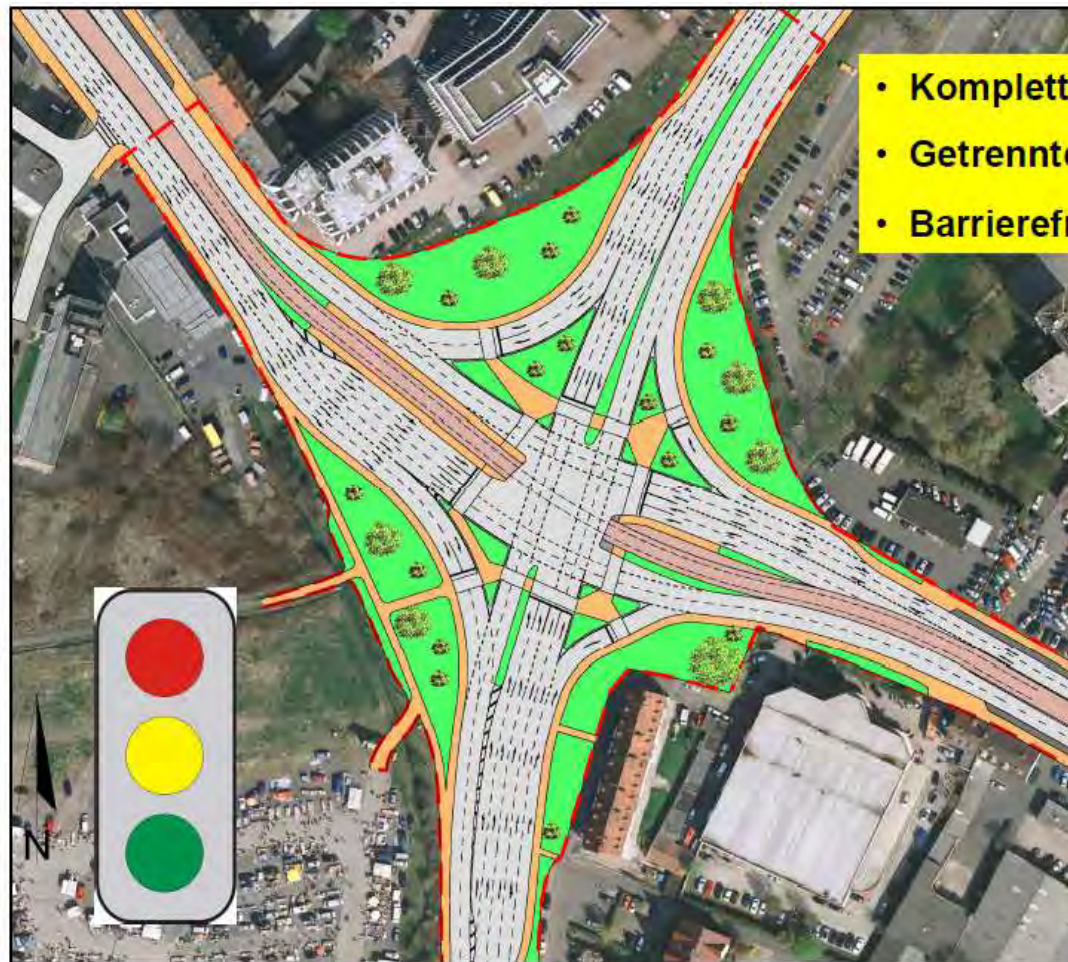
- Verkehrsqualität am Knotenpunkt für MIV/ÖV
- Verkehrssicherheit
- Belange der Fußgänger und Radfahrer
- Wirtschaftlichkeit
- Umweltverträglichkeit

## Variante 1 – Vollsignalisierter Kreisverkehr



- Trennung der Kfz-Konfliktströme
- Ausbau um zusätzliche Fahrstreifen
- Beibehaltung der FG-/Radf-Führung

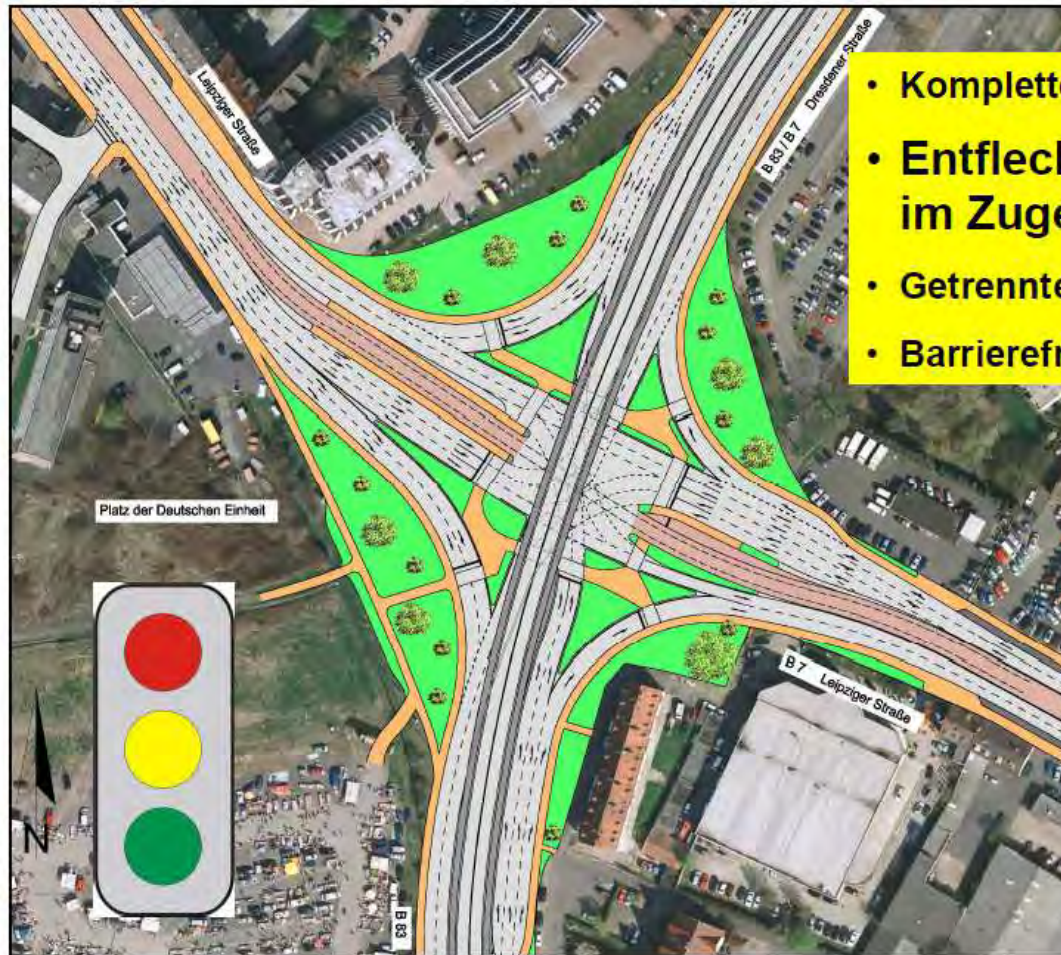
## Variante 2 – Signalisierte Kreuzung



- Kompletter Umbau des Knotenpunktes
- Getrennte Freigabe der Konfliktströme
- Barrierefreie Führung der FG / Radf



## Variante 3 – Signalisierte Kreuzung mit Überflieger



- Kompletter Umbau des Knotenpunktes
- Entflechtung der Hauptströme im Zuge der B 83 durch Brücke
- Getrennte Freigabe der Konfliktströme
- Barrierefreie Führung der FG / Radf

## Variante 3 – Signalisierte Kreuzung mit Überflieger



## Variante 3 – Signalisierte Kreuzung mit Überflieger



## Eine Tram nach Waldau...

- ...kann am PDE im Bestand sowohl heute als auch zukünftig in Richtung Waldau ausgefädelt werden.
- ...führt mit einer optimierten Signalsteuerung am PDE zu keiner Verschlechterung der Verkehrsqualität im motorisierten Individualverkehr.
- ...ist unabhängig von dem Ausbaustand des PDE.

# Platz der Deutschen Einheit

## Weiteres Vorgehen

III/2014

- Abstimmung der Planung mit dem VEP/Verkehrsmodell  
ggf. Termin mit Hessen Mobil

IV/2014

- Investitionsprüfung/Gremienbeteiligung ->Projektbeschluss

I/2015 ff.

- EU-weite Ausschreibung der Planungsleistungen HOAI 1-2
- Vergabe und Planung Leistungsphasen HOAI 1-2
- Gremienbeteiligung -> Baubeschluss
- -> Beantragung Baurecht
- Vergabe und Planung weitere Leistungsphasen HOAI
- Baubeginn

Kassel documenta Stadt  
Magistrat  
Verkehr, Umwelt,  
Stadtentwicklung und Bauen

Christof Nolda  
christof.nolda@kassel.de  
Telefon 0561 787 1280  
Fax 0561 787 2216

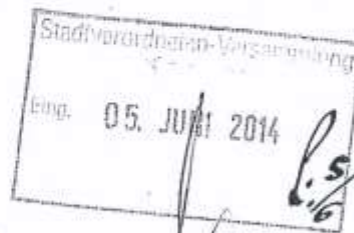
Rathaus  
Obere Königsstraße 8  
34117 Kassel

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

34112 Kassel documenta Stadt

Frau Stadtverordnetenvorsteherin  
Petra Friedrich

über  
Herrn Oberbürgermeister  
Bertram Hilgen



*Bild an Fraukina  
u. SW Bayer weiteh.*

Kassel documenta Stadt

**Beschlusskontrolle**  
Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 02.09.2013  
Beschluss Nr. 101.17.952  
Betr. Sachstand Einführung der Flächenwirtschaft

28.04.2014  
1 von 2

Sehr geehrte Frau Stadtverordnetenvorsteherin Friedrich,

auf dem Gebiet der Wiedernutzbarmachung von Brachen (verkehrlich, gewerblich, militärisch) ist die Stadt Kassel für Städte vergleichbarer Größenordnung führend. Für die Weiterentwicklung der Flächenkreislaufwirtschaft im Stadtgebiet Kassel wird eine kasselspezifische Aufgabenstellung dahingehend gesehen, dass nicht mehr genutzte und überwiegend gewerbliche Grundstücke und Gebäude zu erfassen und zu aktivieren sind. Die Vorgehensweise zur Umsetzung hat das Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz bereits vor geraumer Zeit grundlegend definiert. Ein Konzept zur Durchführung liegt vor, auch die technischen Voraussetzungen dafür wurden mit dem Vermessungsamt vorabgestimmt.

Auf der Grundlage der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit hat die Stadtplanung am 25.04.2014 einen Antrag auf Förderung für ein Klimaschutz-Teilkonzept 'Flächenmanagement' gestellt. Beurteilungsgrundlage bildet u.a. eine in Kooperation mit dem ZRK durchgeführte vertiefende Untersuchung zur klimatischen Entwicklung. Anhand des Flächennutzungsplans wurden veränderte bauliche Nutzungen für das Jahr 2020 angenommen und Prognosen für die zukünftige Entwicklung des Klimas im Jahr 2030 berechnet. Auf dieser Ergebnisbasis wird deutlich, dass insbesondere die großen gewerblich genutzten Stadtteilgebiete zukünftig von extremer Überwärmung betroffen sein werden und hier Handlungsbedarf besteht.

Sofern eine Förderzusage erteilt wird, sollen im Rahmen des Projektes auf der Basis konkreter Flächenerhebungen Potenziale für klimaverträgliche Innenentwicklungen, insbesondere in den gewerblich geprägten Stadtteilgebieten, aufgezeigt werden. Die standortbezogenen Daten sollen in einer Datenbank systematisiert zusammengeführt und mit dem städtischen Geoinformationssystem räumlich verknüpft werden.

Die Datenbank soll als Grundlage dienen, um zukünftige Handlungsschwerpunkte identifizieren und im Weiteren Maßnahmen im Sinne der Flächenkreislaufwirtschaft bzw. Maßnahmen zum Klima- / Bodenschutz entwickeln zu können. Auf der Grundlage des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes 'Kasseler Osten' wird insbesondere für gewerbliche Brachflächen im östlichen Stadtgebiet Handlungsbedarf gesehen, so dass hier der Arbeitsschwerpunkt des Förderprojektes liegen soll.

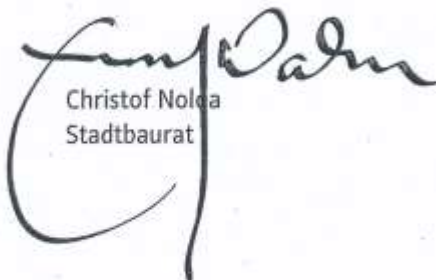
Der Förderantrag wurde in enger Abstimmung mit dem Umwelt- und Gartenamt Abt. Klimaschutz und Energieeffizienz, erarbeitet. Eine Förderzusage wird für den Herbst dieses Jahres erwartet.

Das Thema Flächenkreislaufwirtschaft erfordert einen konzeptionell basierten strategischen Handlungsansatz und gleichermaßen eine interdisziplinäre Arbeitsweise innerhalb der Stadtverwaltung, so dass umsetzungsorientierte Perspektiven definiert und dann auch realisiert werden können. Das geplante Förderprojekt stellt dafür eine wichtige Grundlage dar, weitere Bausteine sind geplant bzw. in der Umsetzung.

So beteiligt sich die Stadt Kassel, vertreten durch das Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, als Fallstudienkommune am Forschungsvorhaben "Planspiel Flächenhandel" des Umweltbundesamtes. Durch das Planspiel soll geprüft werden, ob handelbare Flächenzertifikate ein Instrument sein können, um den Städten und Gemeinden dabei zu helfen, den Flächenneuverbrauch zu vermindern und die Innenentwicklung zu erleichtern. Dabei sollen alle Instrumente des Flächenmanagements in ihrer Wirkungsweise überprüft werden. Das Umwelt- und Gartenamt mit den Abteilungen Umweltschutz und Klimaschutz sowie der Zweckverband Raum Kassel sind in die Informations- und Abstimmungsrunden eingebunden. Voraussichtlich im Herbst 2014 soll ein Planspiel-Workshop stattfinden, bei dem auch die Teilnahme von Vertreter/innen der Fachausschüsse 'Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr' und 'Umwelt und Energie' vorgesehen ist. Das Forschungsvorhaben soll in 2016 beendet werden. Eine Beteiligung weiterer Verbandskommunen des ZRK am Planspiel wurde durch die Stadtplanung angeregt, fand aber keinen Zuspruch.

Der Zweckverband Raum Kassel hat derzeit keine Kapazitäten für eine kontinuierlichen Bearbeitung des Themas Kreislaufwirtschaft zur Verfügung. Im Zuge der Neuaufstellung des Siedlungsrahmenkonzeptes soll jedoch die Flächenkreislaufwirtschaft als mögliche Vorgehensweise einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in das Rahmenkonzept einfließen.

Mit freundlichen Grüßen



Christof Nolda  
Stadtbaurat



# Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 5. Juni 2014

## Maßnahmen für den Radverkehr in Kassel



## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen – Tischbeinstraße



## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen – Goethe- /Germaniastraße



## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen - Loßberg-/Zentgrafenstraße



## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen

### Umgesetzte Maßnahmen

Tischbeinstraße

Goethestraße/Germaniastraße

Loßberg-/Zentgrafenstraße

Wittrockstraße/Kohlenstraße

Breitscheidstraße/Kölnische Straße

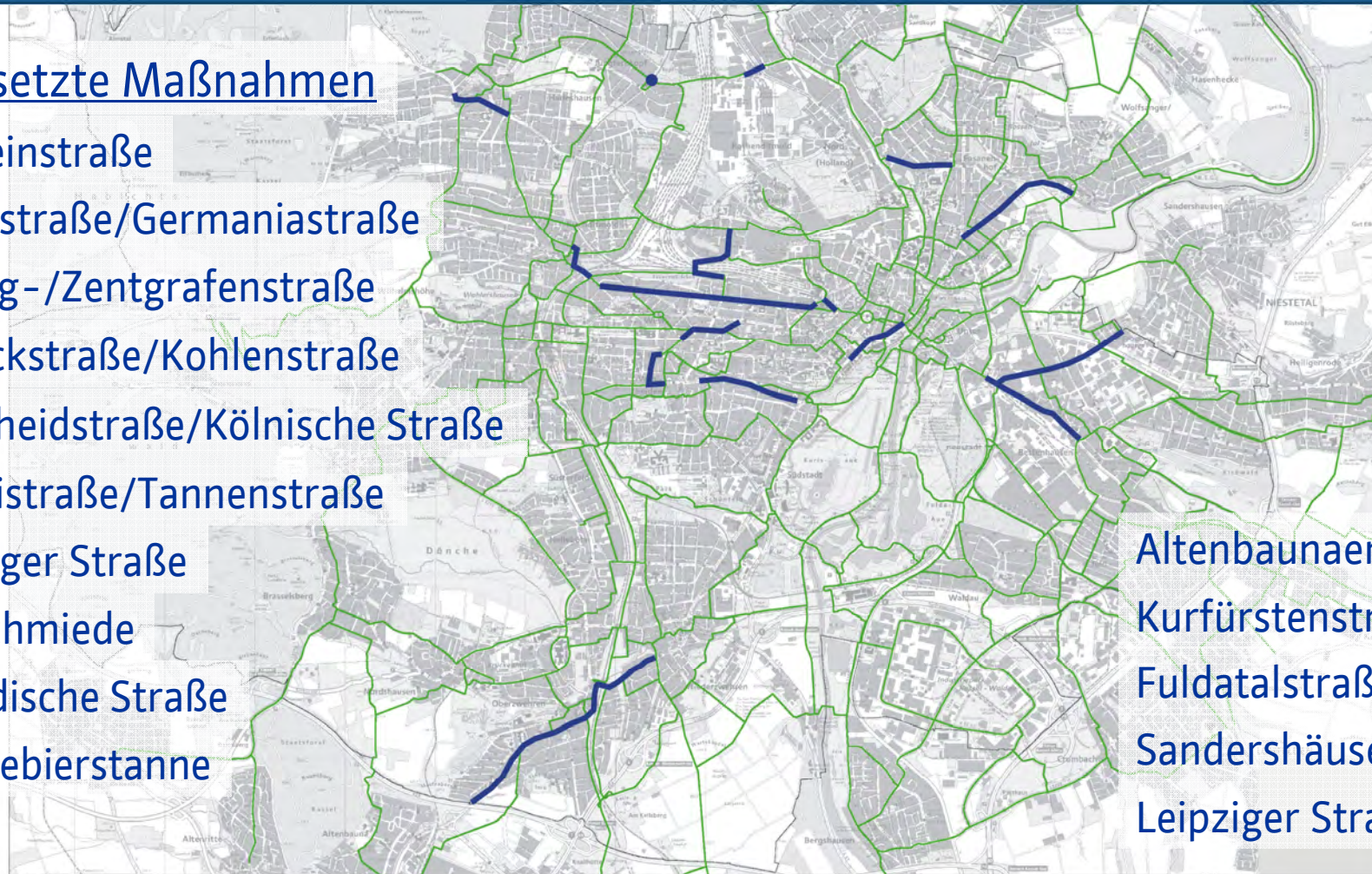
Philippistraße/Tannenstraße

Wolfhager Straße

Eisenschmiede

Holländische Straße

Schenkebierstanne



Altenbaunaerstraße

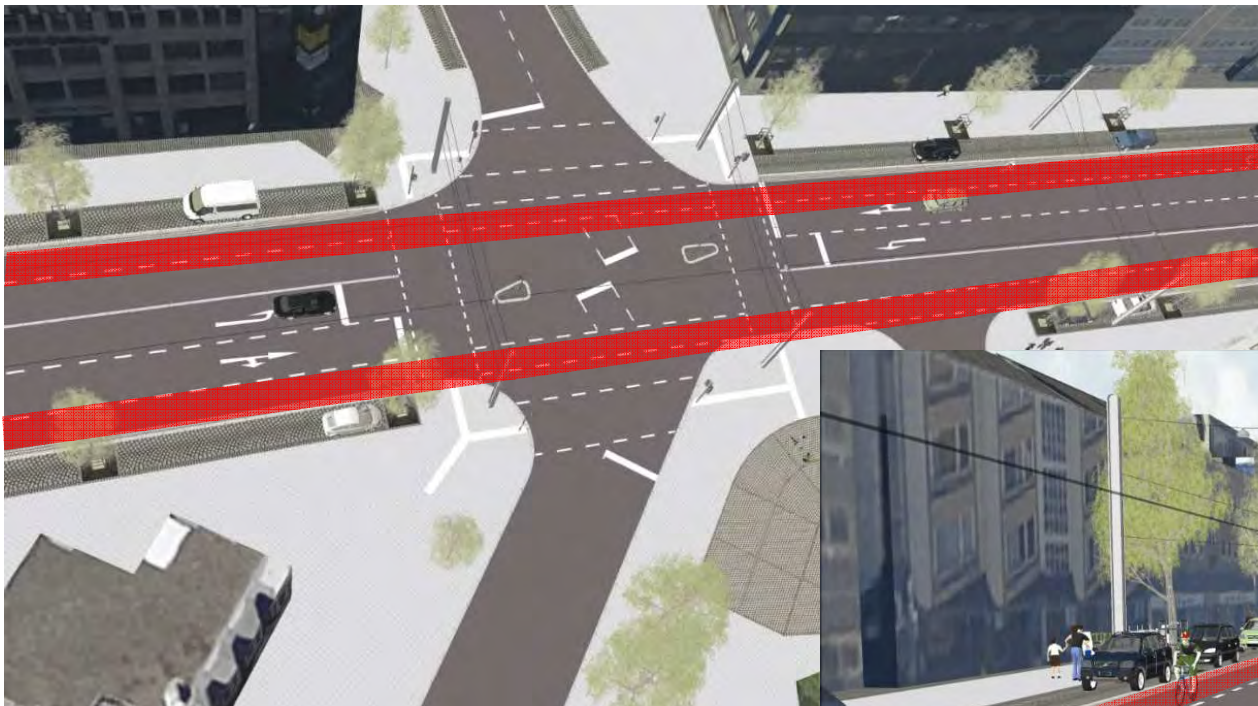
Kurfürstenstraße 1. BA

Fuldataalstraße

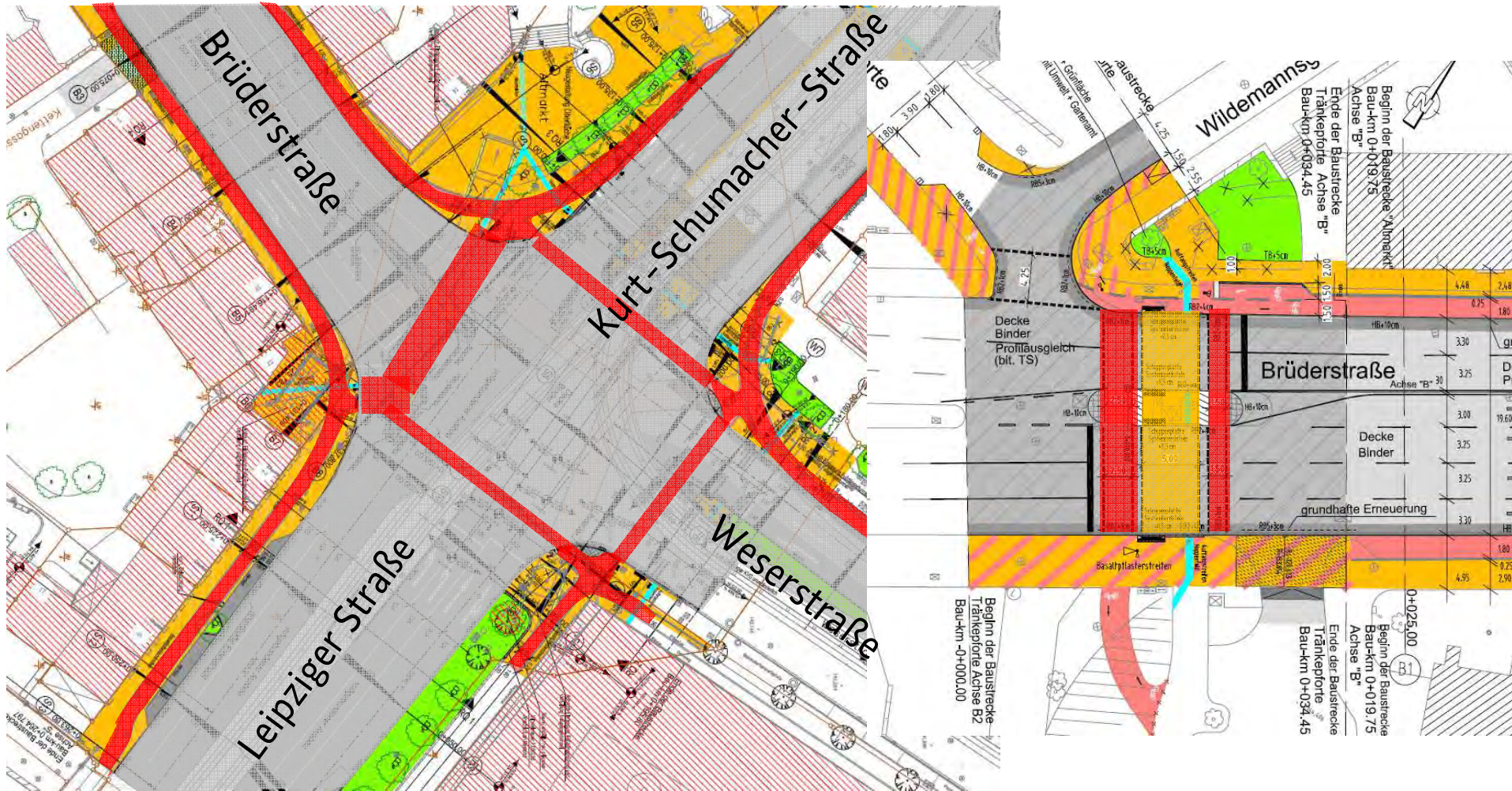
Sandershäuserstraße

Leipziger Straße

## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen - Friedrich-Ebert-Straße



# Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen - Altmarkt



## Radverkehrsprojekte an Hauptverkehrsstraßen

### Geplante Maßnahmen

Friedrich-Ebert-Straße

Altmarktkreuzung / Brüderstraße

Kurfürstenstraße 2. BA

Wilhelmshöher Allee (ICE-Bf.)

Königinhofstraße

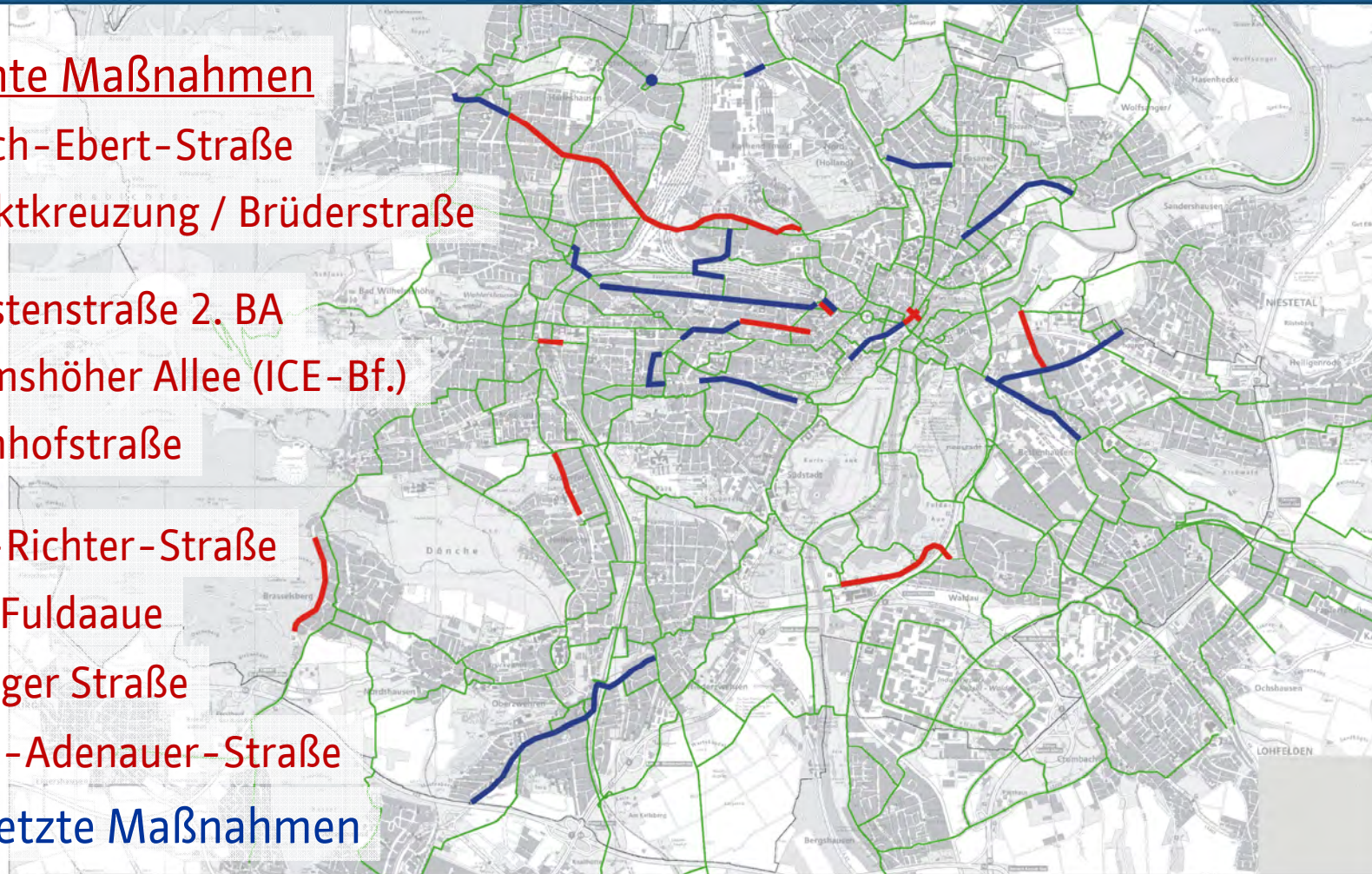
Eugen-Richter-Straße

An der Fuldaaue

Wolfhager Straße

Konrad-Adenauer-Straße

### Umgesetzte Maßnahmen



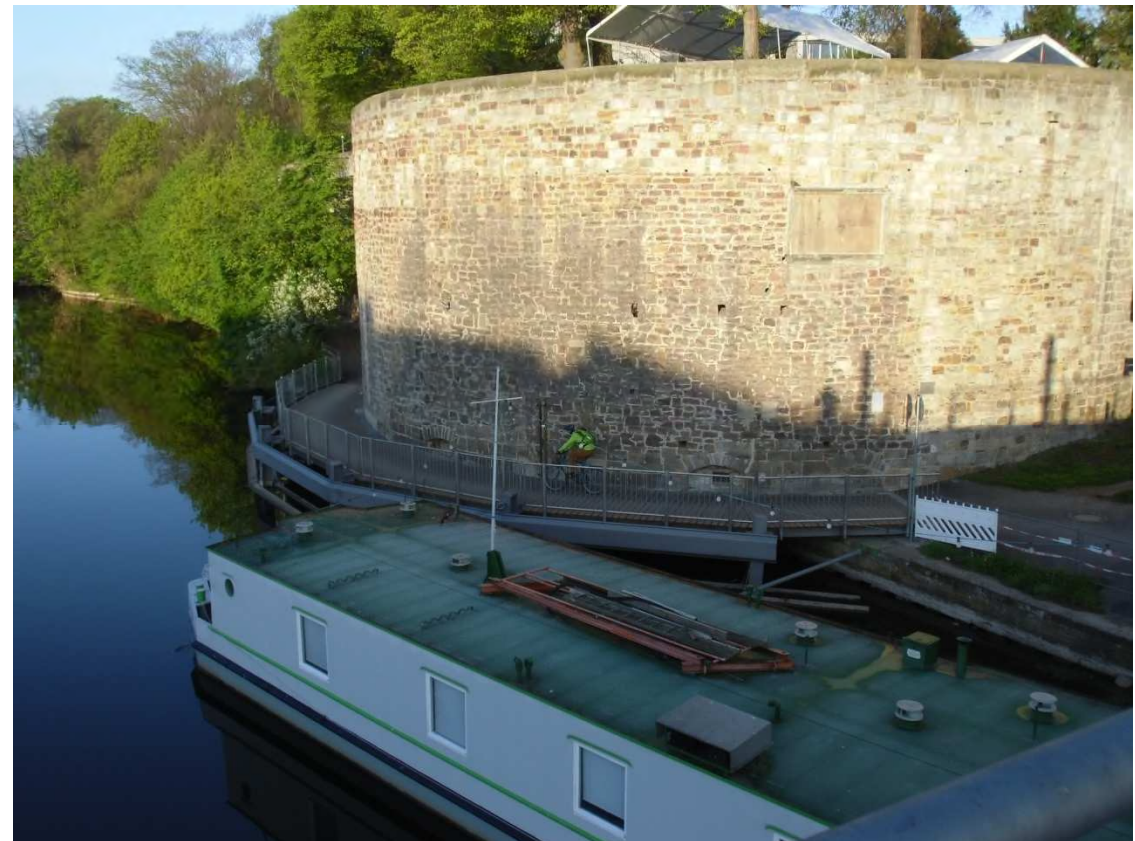
## Verbesserung der Radwegeverbindung an Brücken



Lossebrücke



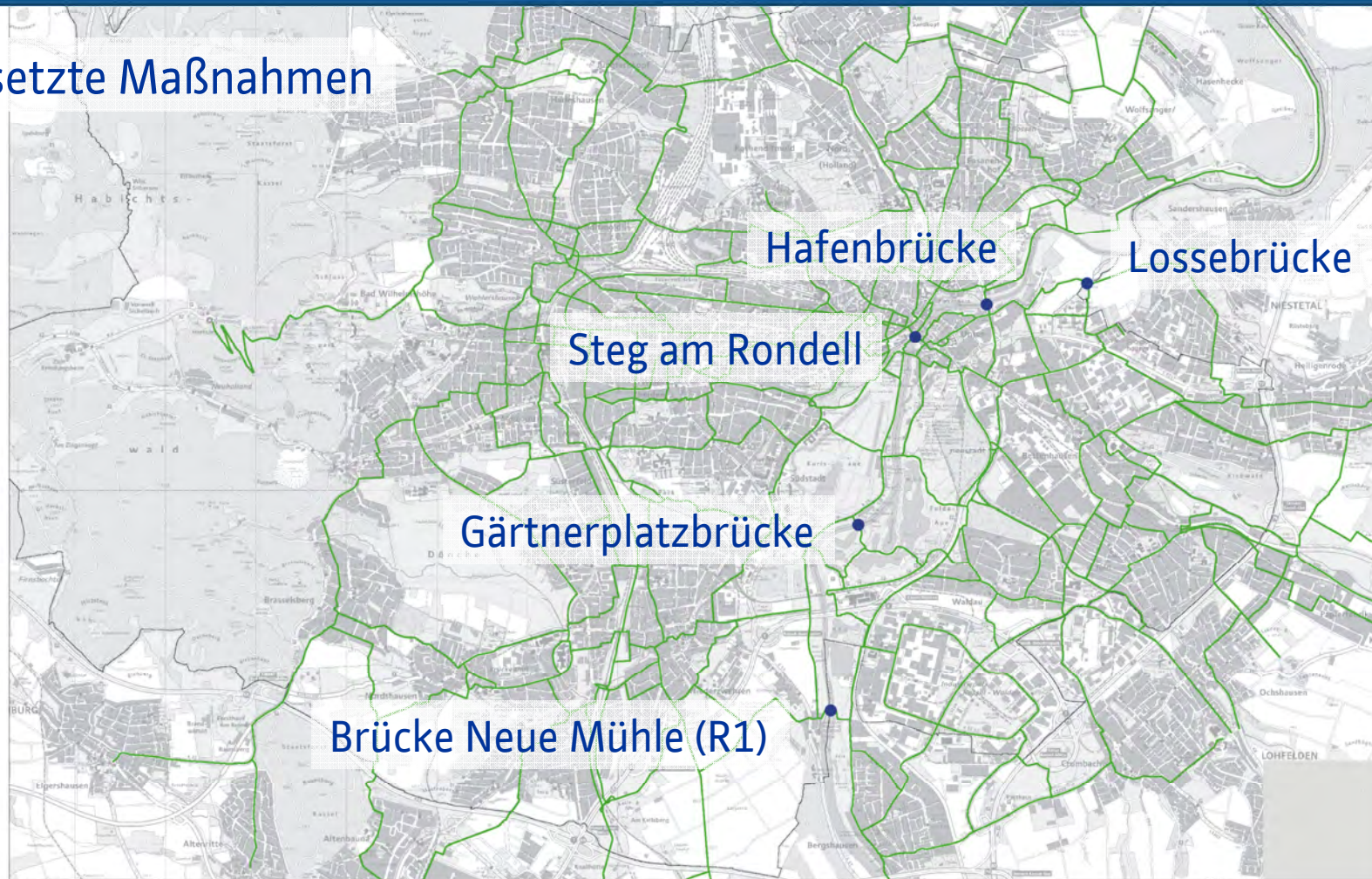
## Verbesserung der Radwegeverbindung an Brücken



Steg am Rondell

# Verbesserung der Radwegeverbindung an Brücken

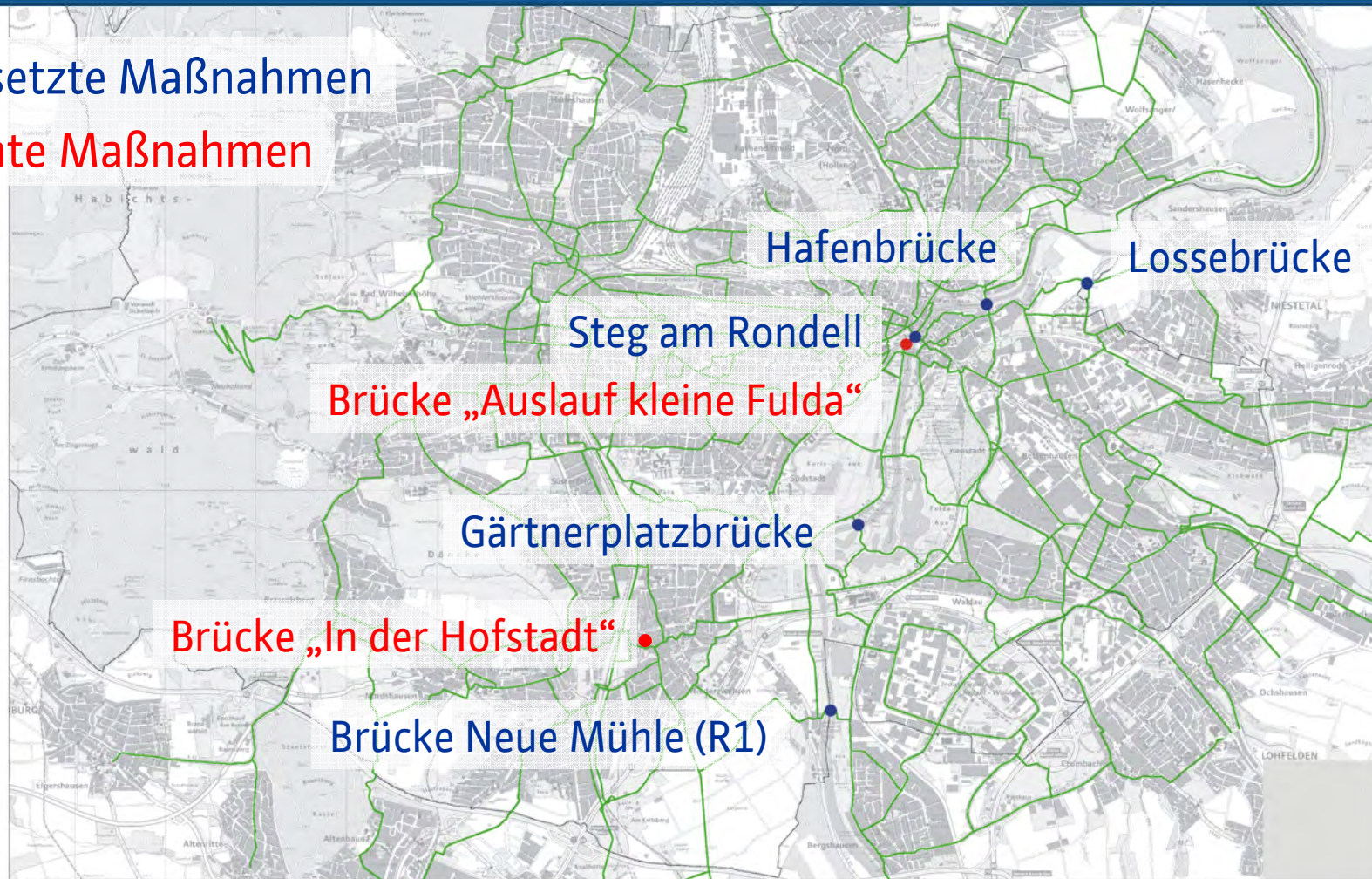
## Umgesetzte Maßnahmen



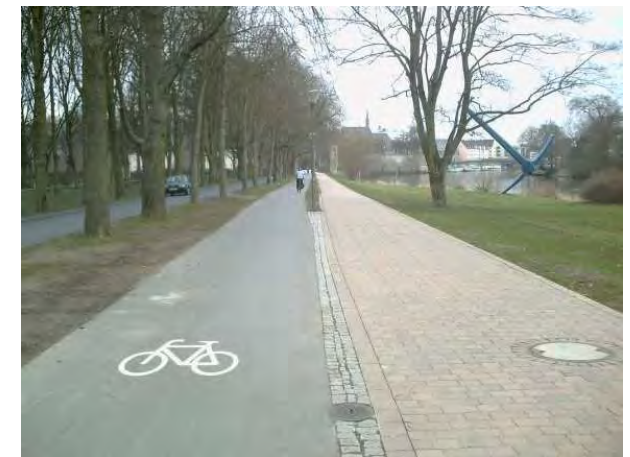
# Verbesserung der Radwegeverbindung an Brücken

Umgesetzte Maßnahmen

Geplante Maßnahmen



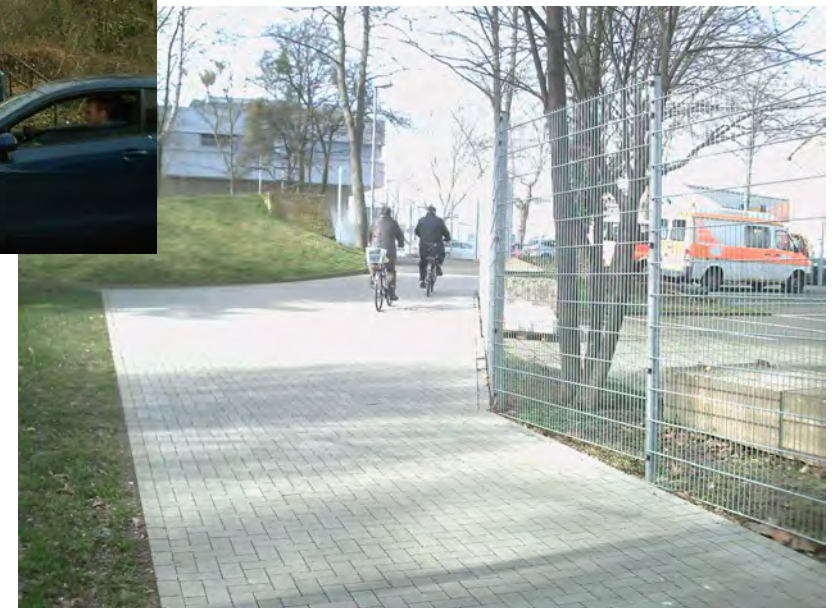
## Weitere Radverkehrsprojekte - Am Hiroshima-Ufer



## Weitere Radverkehrsprojekte - Park an der Schleuse



## Weitere Radverkehrsprojekte - Gießbergstraße



## Weitere Radverkehrsprojekte – Friedrichsstraße/Neue Fahrt



## Weitere Radverkehrsprojekte

### Umgesetzte Maßnahmen

Auedamm

Park an der Schleuse  
Gießbergstraße (Uni)

Friedrichsstraße/Neue Fahrt

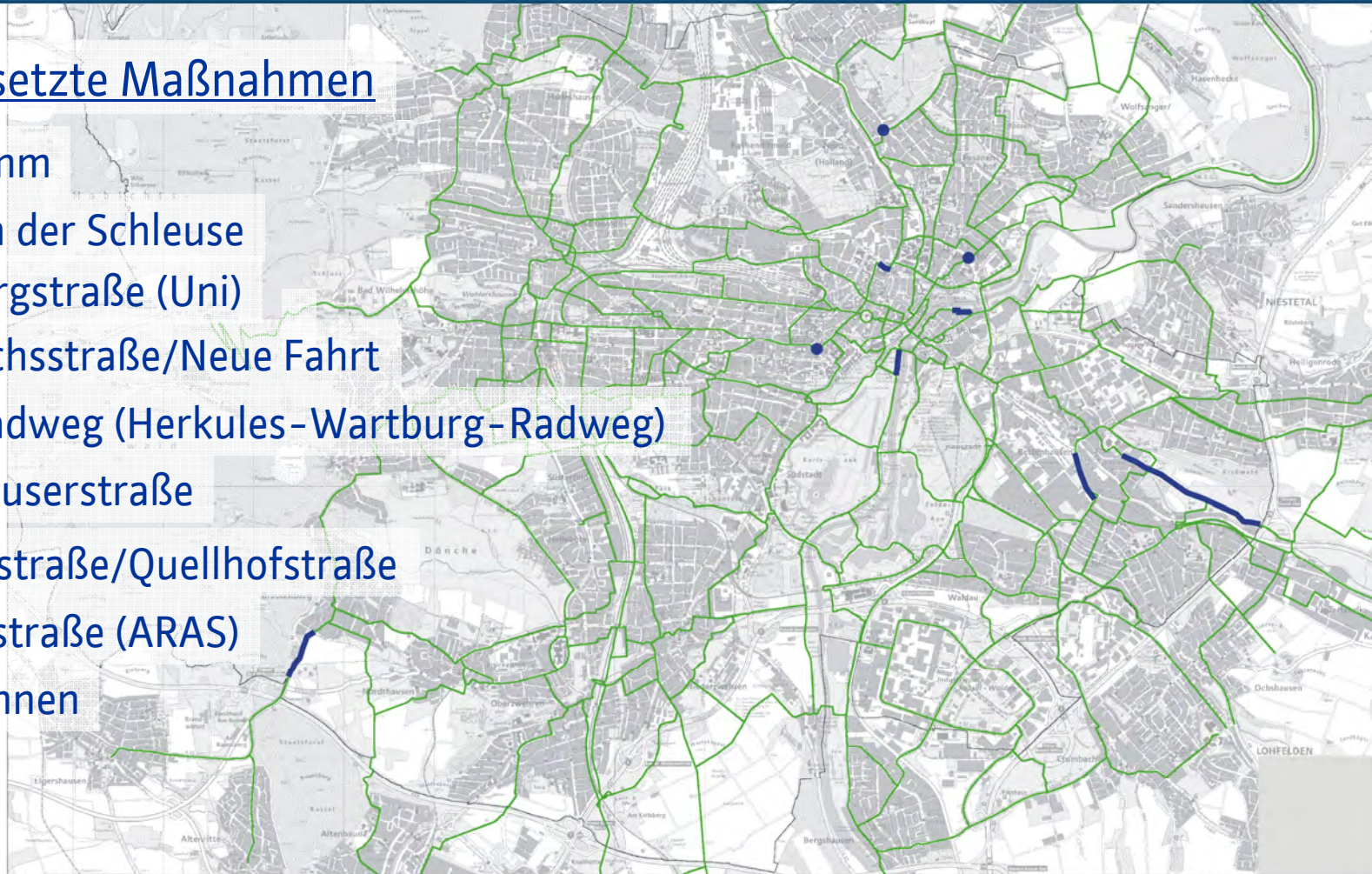
Losseradweg (Herkules-Wartburg-Radweg)

Ochshäuserstraße

Hebbelstraße/Quellhofstraße

Gartenstraße (ARAS)

Am Hahnen





## Weitere Radverkehrsprojekte

### Geplante Maßnahmen

Ausbau des R1 zwischen Wolfsanger und Stadtgrenze

Freigabe des Radverkehrs in den Bleichwiesen / Bleichenweg

Auedamm 2. BA

Am Hafen

Friedrichsplatz

Radwegeverbindung Am Felsenkeller

Mittelbinge/Bremelbach

Querungshilfen

### Umgesetzte Maßnahmen

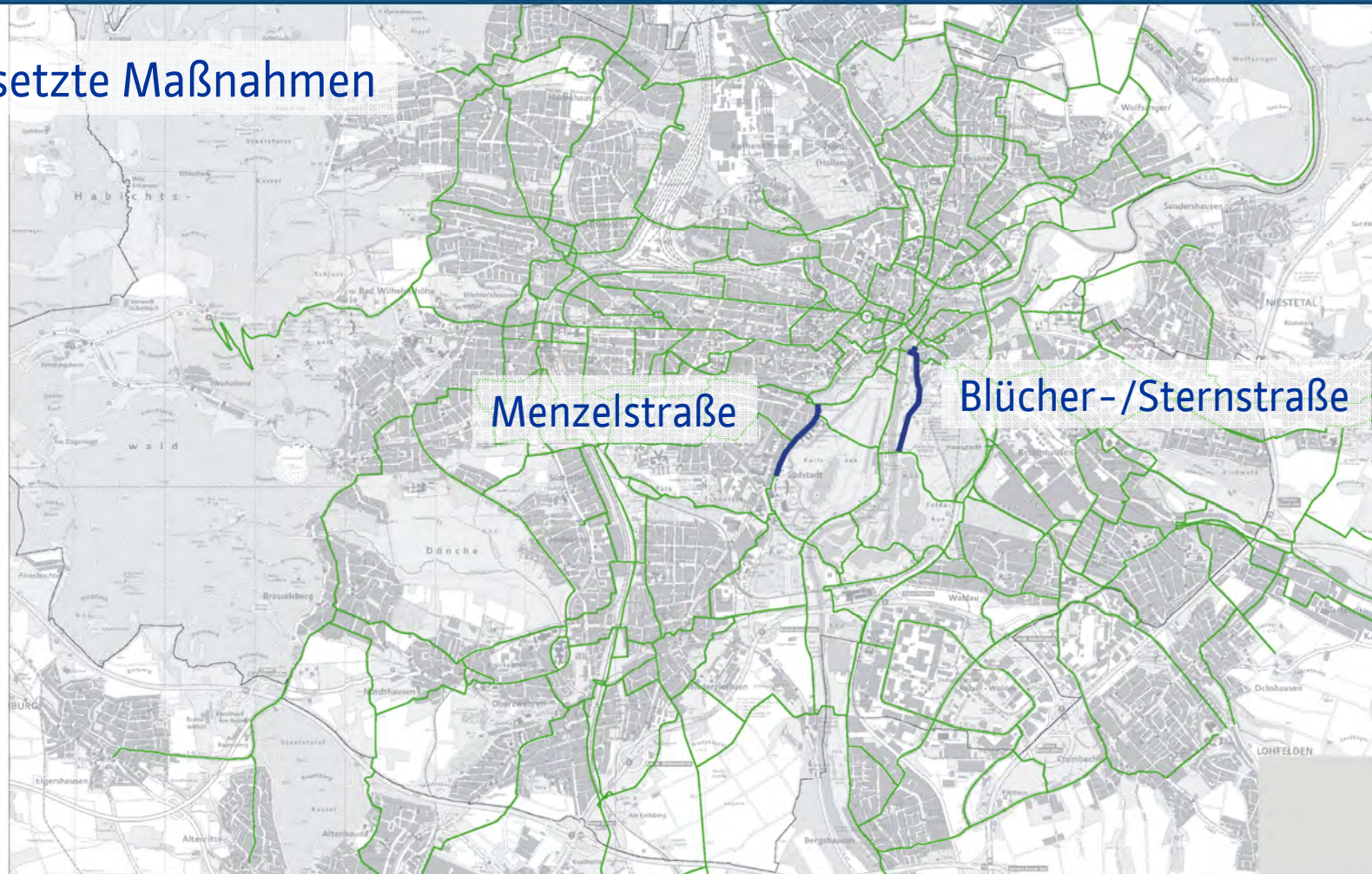


# Fahrradstraßen



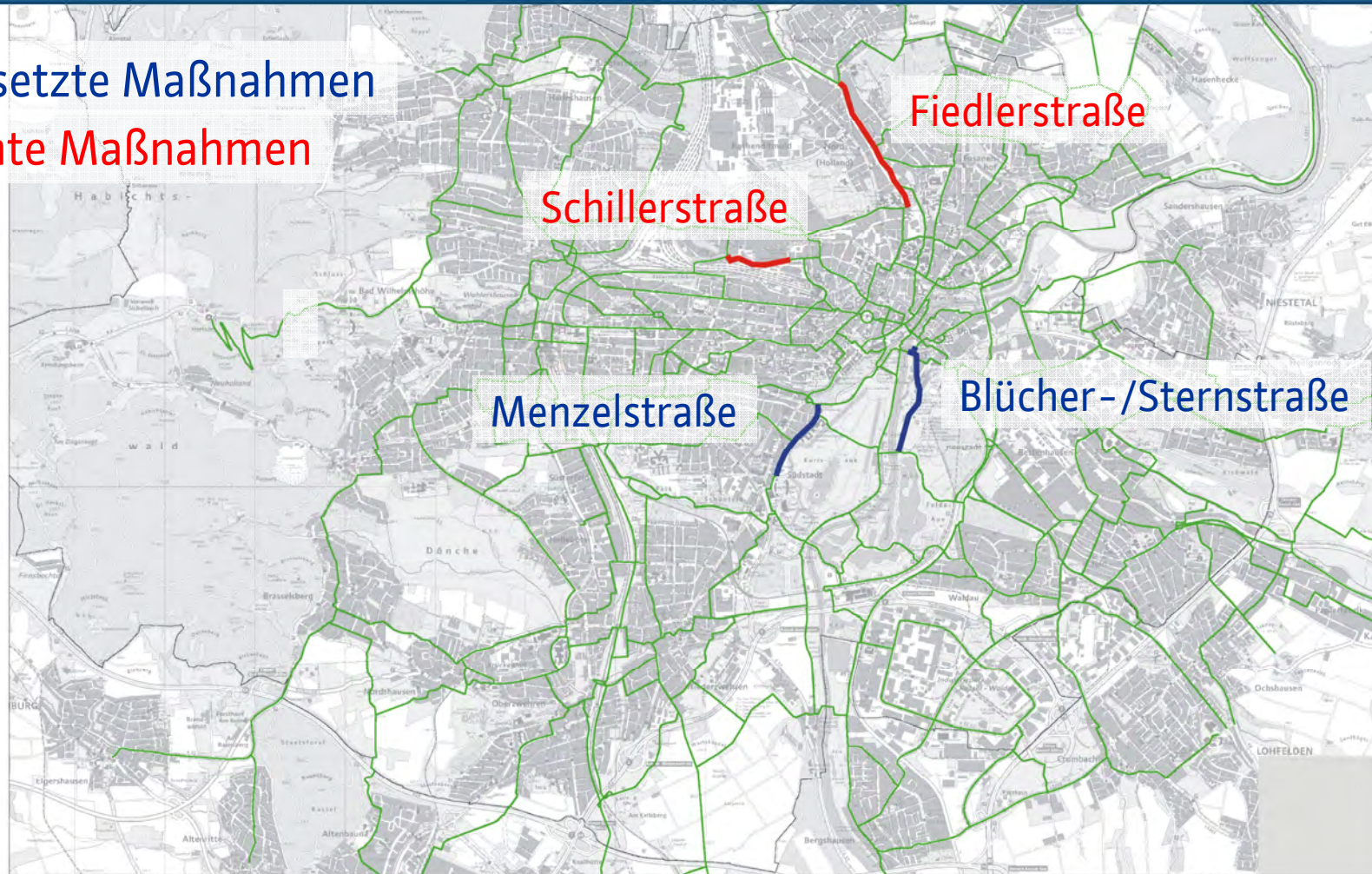
## Fahrradstraßen

### Umgesetzte Maßnahmen



## Fahrradstraßen

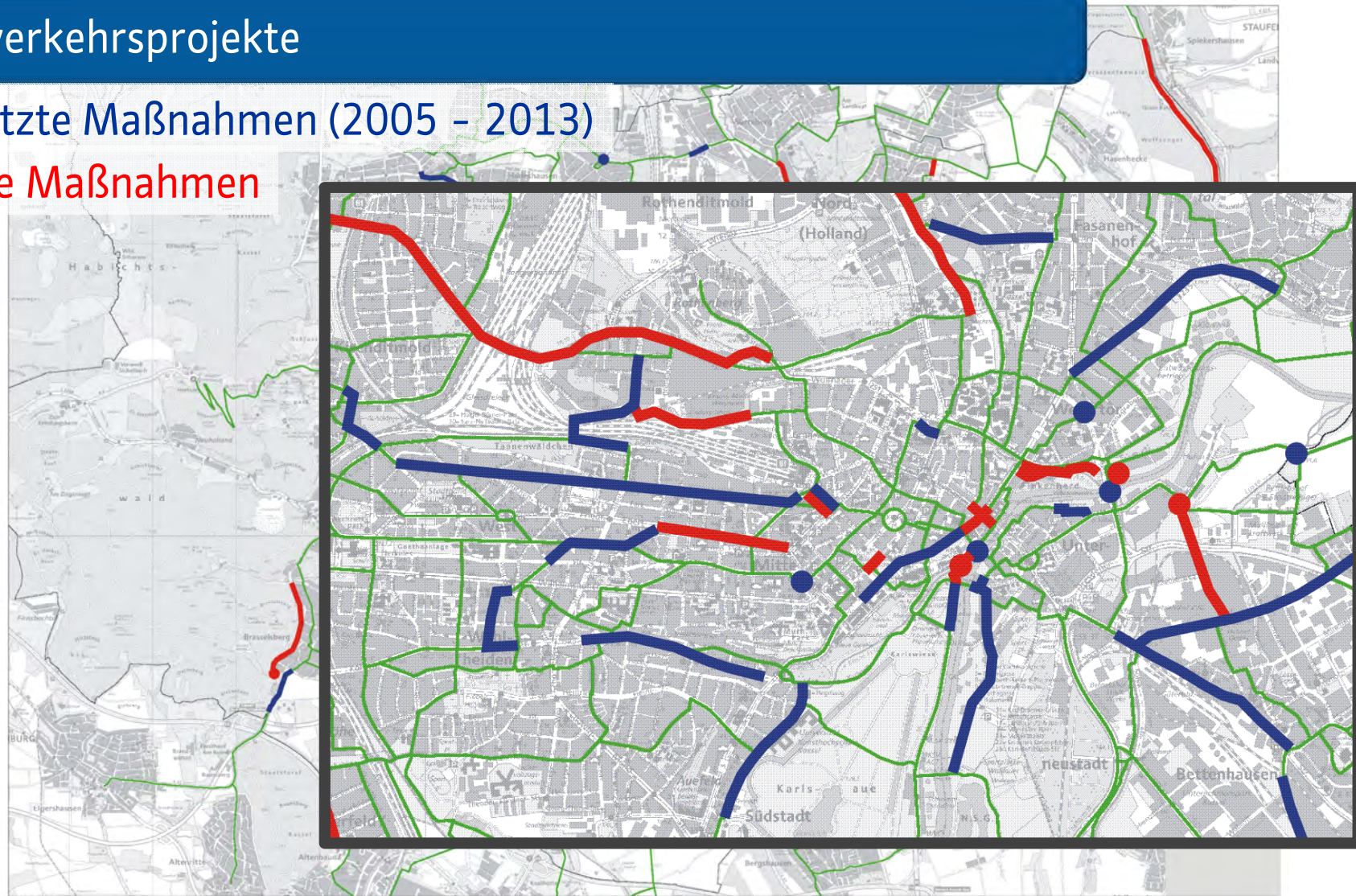
Umgesetzte Maßnahmen  
Geplante Maßnahmen



# Radverkehrsprojekte

Umgesetzte Maßnahmen (2005 - 2013)

Geplante Maßnahmen



# Weitere Förderprojekte – Radabstellplätze – platzsparend...



# Weitere Förderprojekte – Wie komme ich von A nach B?



RADFORUM  
REGION KASSEL

**Fehlt der Wegweiser  
oder ist er beschädigt?**

Rufen Sie uns gebührenfrei an:  
**0800 - 561 80 80**

Oder senden Sie uns eine E-Mail:  
**info@zrk-kassel.de**

Bitte unten stehende Pfosten-  
nummer angeben:  
**06-124**

[www.radforum-region-kassel.de](http://www.radforum-region-kassel.de)



## Weitere Förderprojekte – KONRAD



Bildquelle: Internet





## Investitionen

Maßnahmen mit einem Radverkehrsanteil  
von ~ 100% der Herstellungskosten

### Radverkehrshaushaltsstelle

- Fahrradbügel
- Wegweisung
- Park an der Schleuse
- Lossebrücke
- Gießbergstraße
- Fahrradstraßen
- ...

### Separate Haushaltsstellen

- Radweg Orangerie - Finkenherd
- R1 Wolfsanger bis Stadtgrenze
- ...

### Straßenunterhaltungshaushaltsstelle

- Kleinmaßnahmen z. B. Absenkungen
- ...

## Investitionen

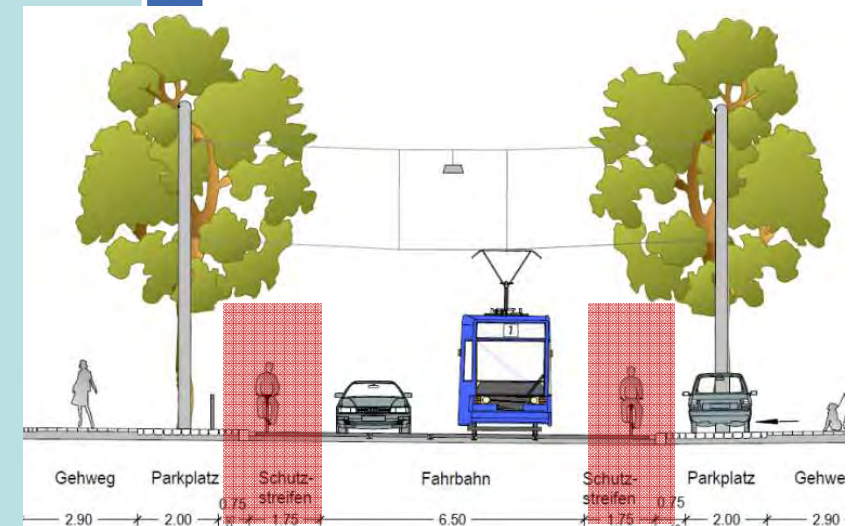
Maßnahmen mit einem Radverkehrsanteil  
von ~ 10% - 20% der Herstellungskosten

### Separate Haushaltsstellen

- Goethe-/Germaniastraße
- Altmarkt
- Tischbeinstraße
- Loßbergstraße
- Kurfürstenstraße
- Hafenbrücke
- ...

### Straßenunterhaltungs- haushaltsstelle

- Kohlenstraße
- Wittrockstraße
- Kölnische Straße
- Wolfhager Straße
- ...



# Radverkehr ist mehr...

**Radroutenplaner Hessen**

Home | Meldeplattform | Kontakt | Impressum | Hilfe

## Willkommen bei der Meldeplattform Radverkehr

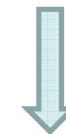
Unter Autofahrern ist es schon lange bekannt. Gerade nach frostigen Wintern werden sie dazu aufgerufen, Straßenschäden zu melden, um den Städten und Gemeinden somit zu helfen. Städte und Gemeinden sind häufig aus Zeit- und Kostengründen selbst nicht in der Lage den Ist-Zustand laufend zu kontrollieren und alle Schäden zu erfassen. Daher sind sie für jede Hilfe der Bürger dankbar.

Dies ist die Idee der Meldeplattform Radverkehr. Helfen Sie ihrer Kommune Mängel zu orten und tragen Sie somit dazu bei, dass Radfahrer sich zukünftig sicherer und komfortabler fortbewegen können. Die Meldeplattform verkürzt den Weg von Ihnen zur Kommune und findet sofort den richtigen Ansprechpartner.

**Ausgezeichnet mit best for bike**

Für Radfahrer: Meldungseingabe >>      Zugang für Sachbearbeiter >>

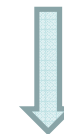
[www.meldeplattform-radverkehr.de](http://www.meldeplattform-radverkehr.de)



Meldeplattform  
Radverkehr

Bildquelle: Internet

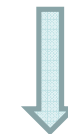
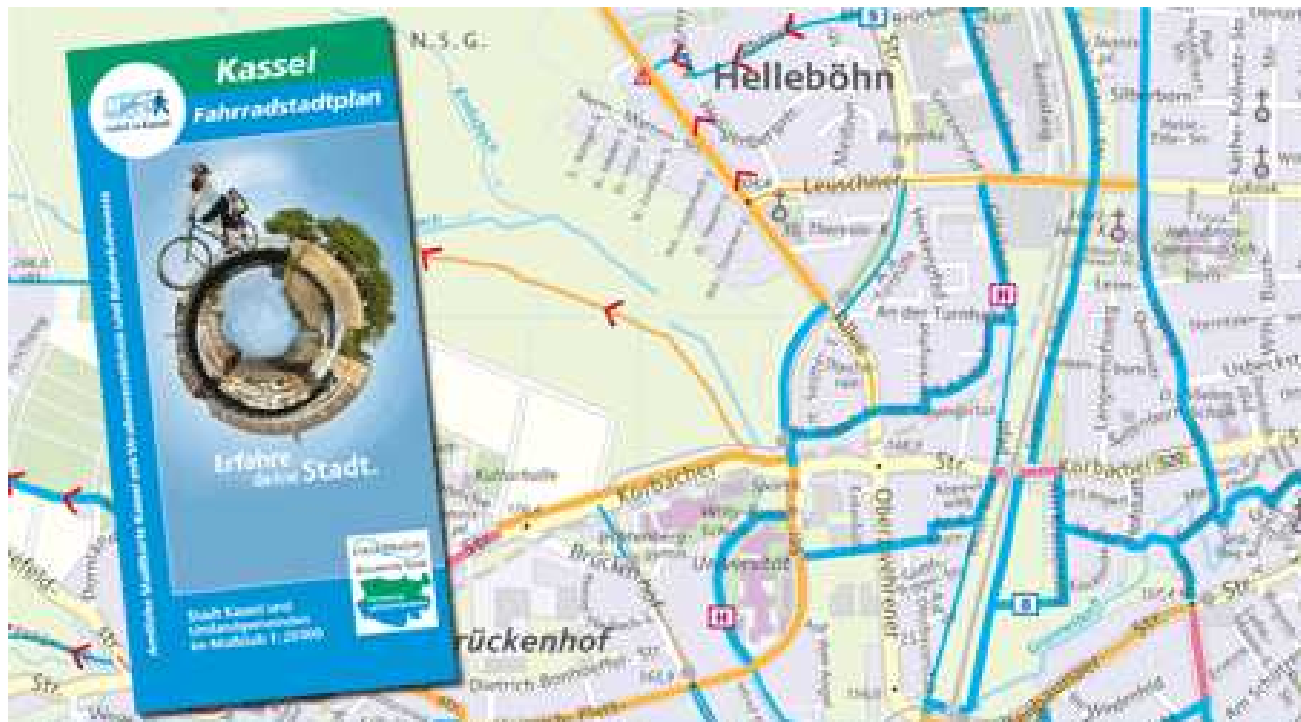
# Radverkehr ist mehr...



Radroutenplaner

Bildquelle: Internet

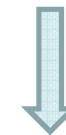
Radverkehr ist mehr...



Fahrradstadtplan

[www.serviceportal-kassel.de](http://www.serviceportal-kassel.de)

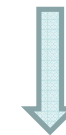
## Radverkehr ist mehr...



Veranstaltungen

Bildquellen: Internet

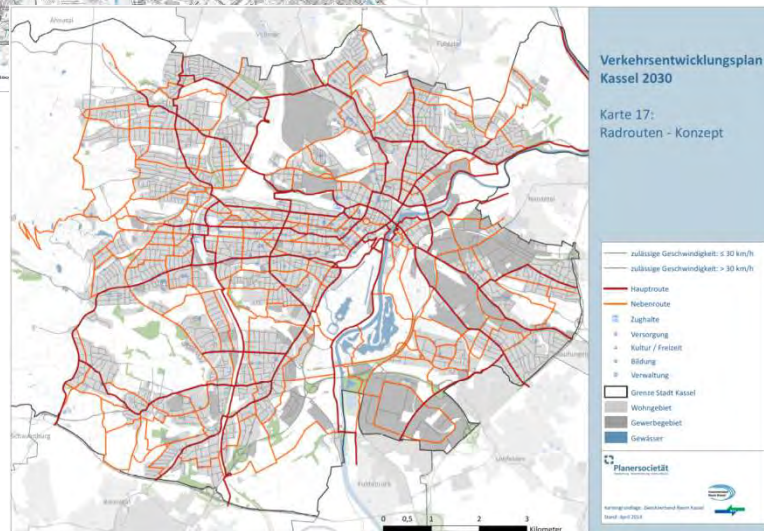
## Radverkehr ist mehr...



Bike & Business

Bildquelle: Internet

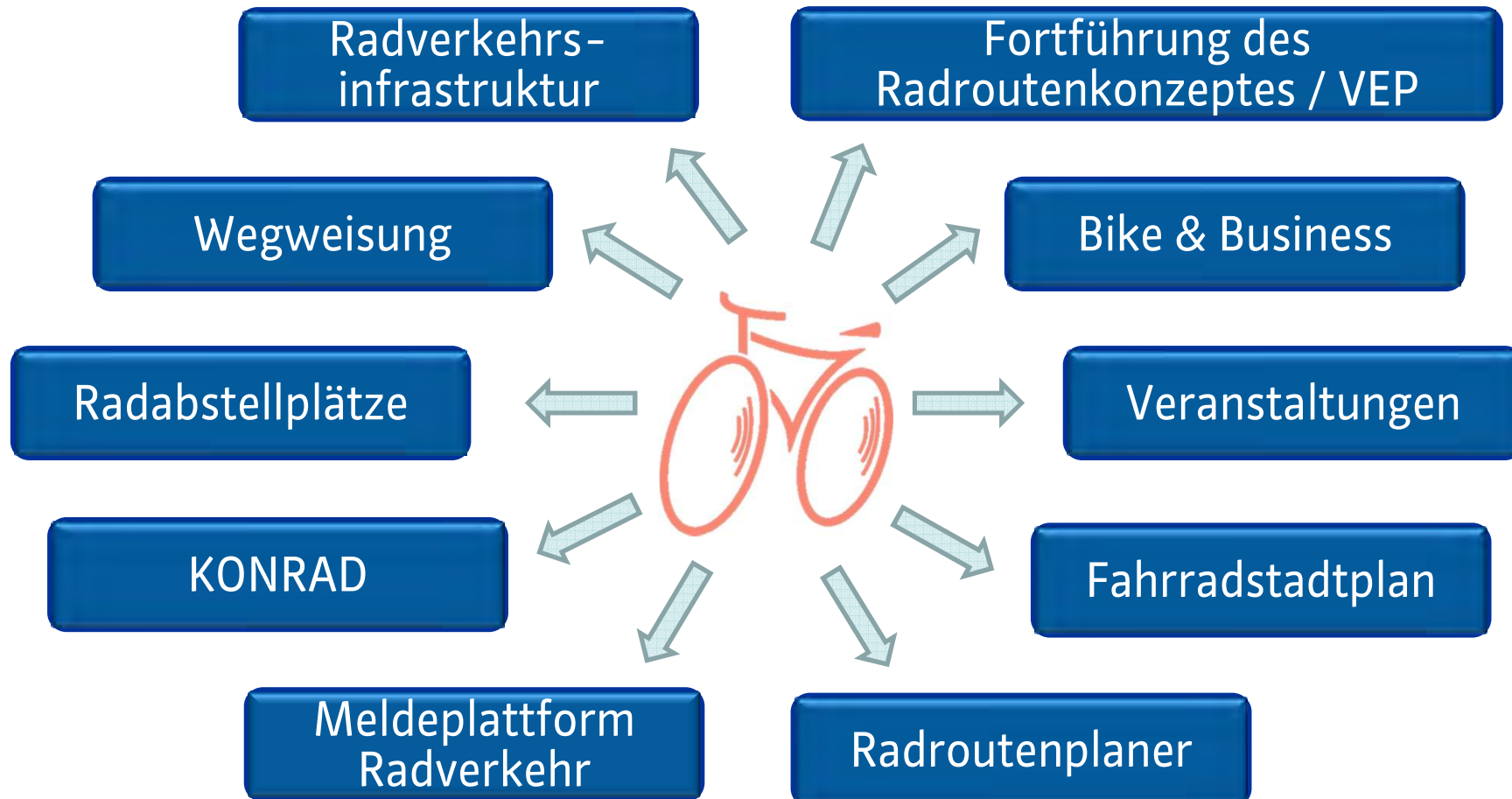
# Radverkehr ist mehr...



Fortführung des Radroutenkonzeptes / VEP



## Radverkehr ist mehr...





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

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](http://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.

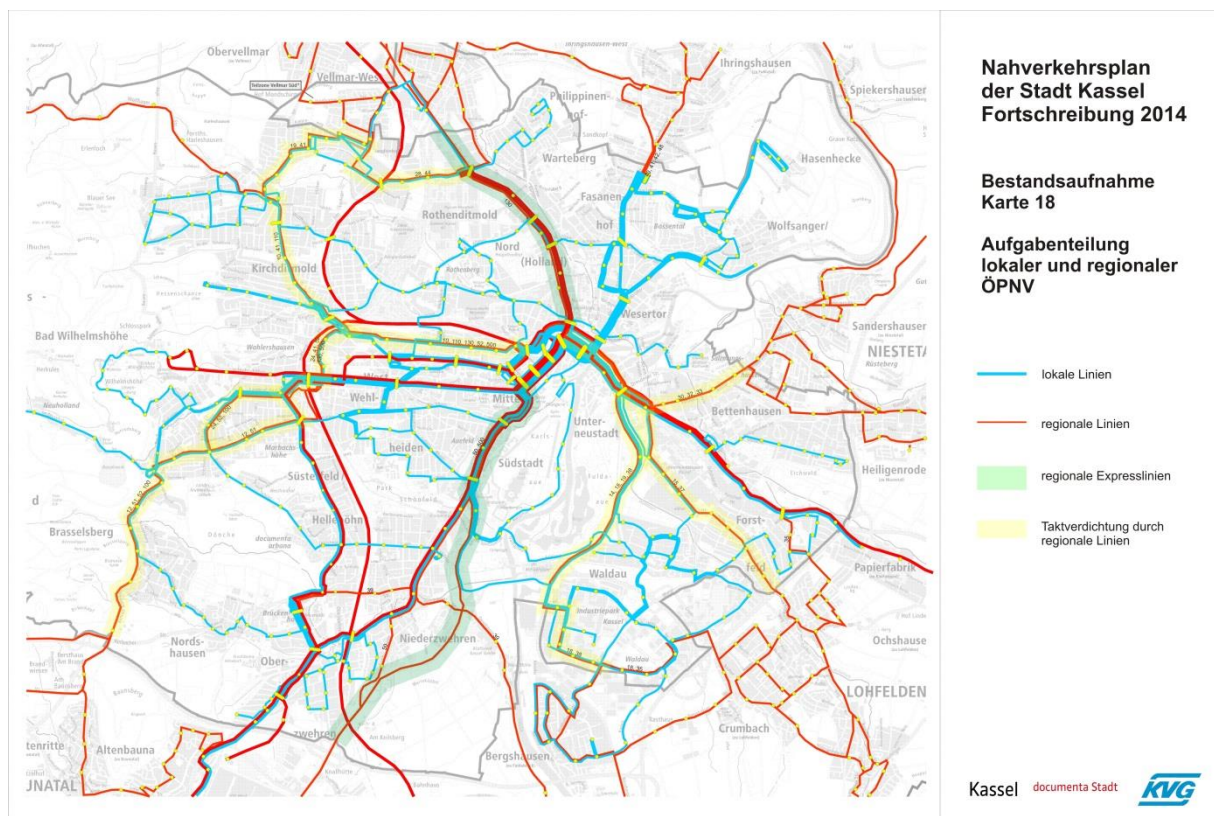
Alles in allem also drei unterschiedliche Projekte mit einem gemeinsamen Ziel: Der Weiterentwicklung des ÖPNV als integralem Bestandteil des Umweltverbunds und als wichtigem Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt Kassel und zur Stärkung des Standorts Kassel.

## 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.

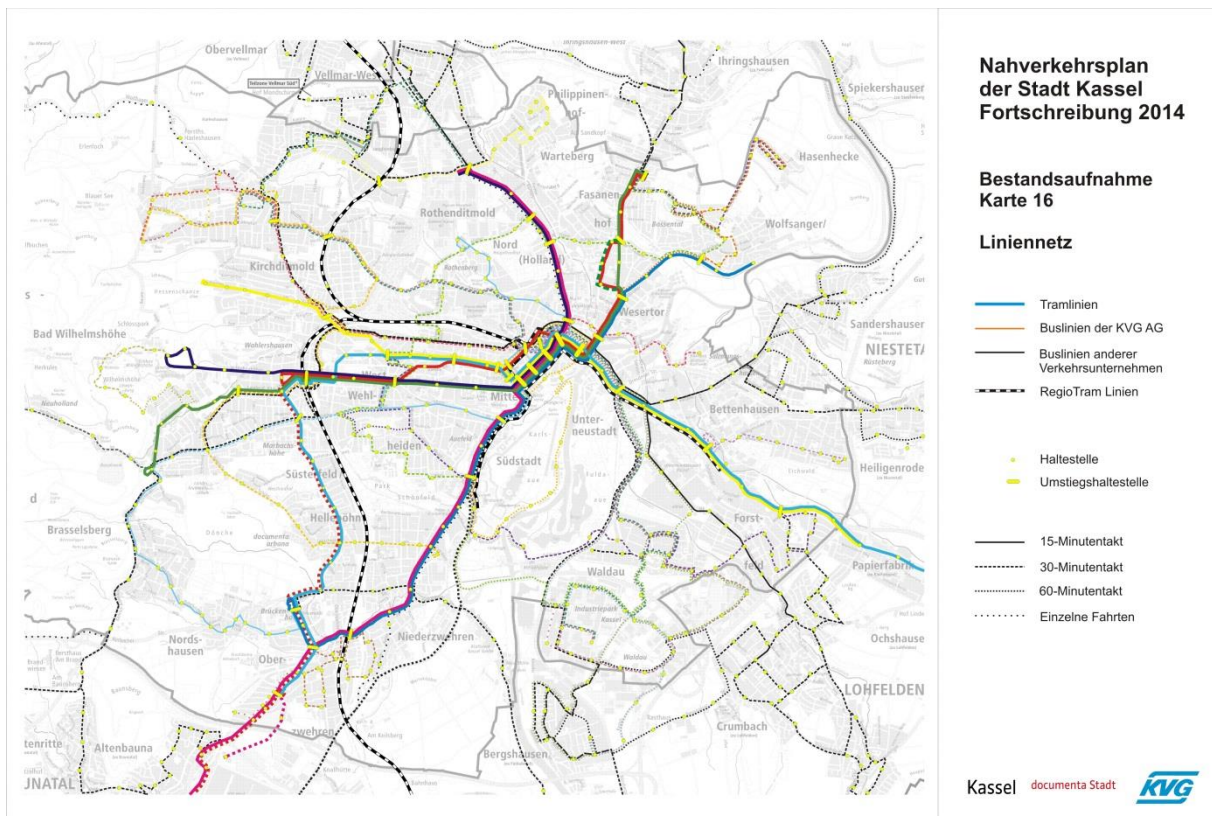


**Abbildung 1: Regionaler und lokaler ÖPNV in Kassel**

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 Hauptverkehrszeit<sup>1</sup> im 15-Minuten-Takt und überlagern sich auf wichtigen und potenzialstarken Verkehrsachsen zum 7,5-Minuten-Takt. In der Nebenverkehrszeit<sup>2</sup> wird auf allen Tram-Linien ein 30-Minuten-Takt angeboten, auf wichtigen Achsen ergibt sich dann durch Überlagerung ein 15-Minuten-Takt.

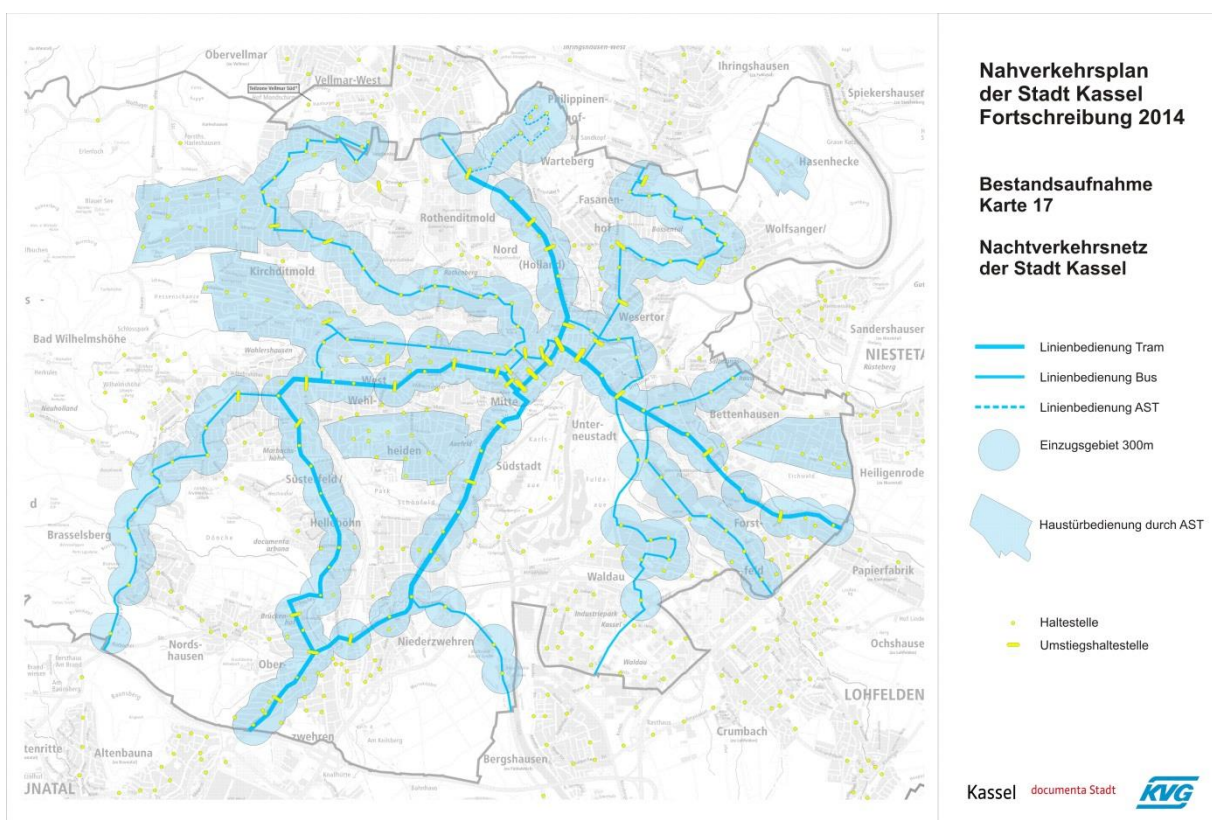
<sup>1</sup> Die Verkehrszeiten sind im Anforderungsprofil definiert. Die HVZ erstreckt sich von Mo – Fr zwischen 7:00 und 20:00 und am Samstag von 10:00 bis 18:00

<sup>2</sup> 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.

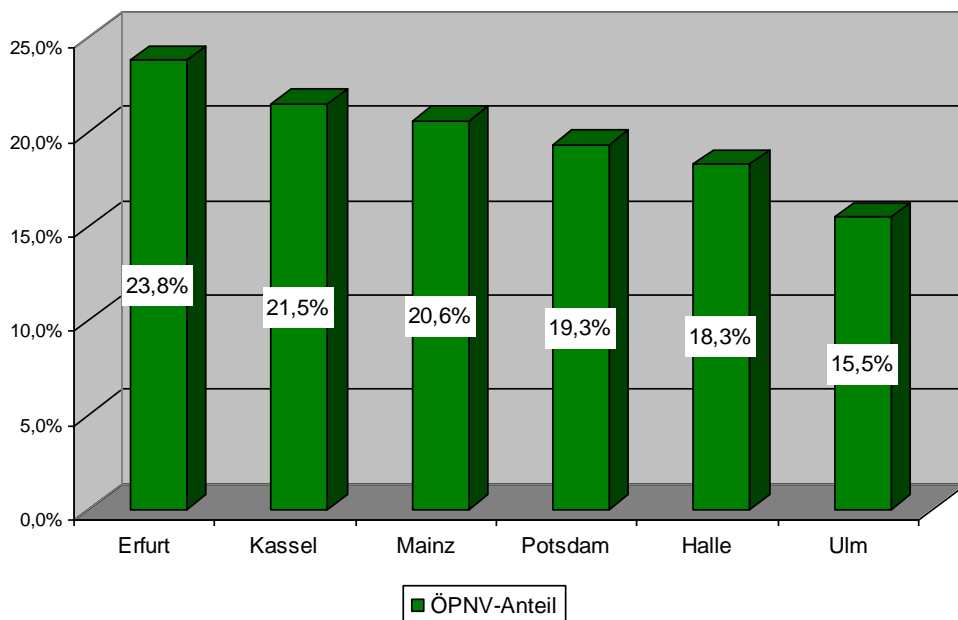
Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Kassel ist in das Tarifsystem des Nordhessischen Verkehrs Verbundes (NVV) integriert. Auf die Verkehrsströme in Kassel selbst und im unmittelbaren

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.

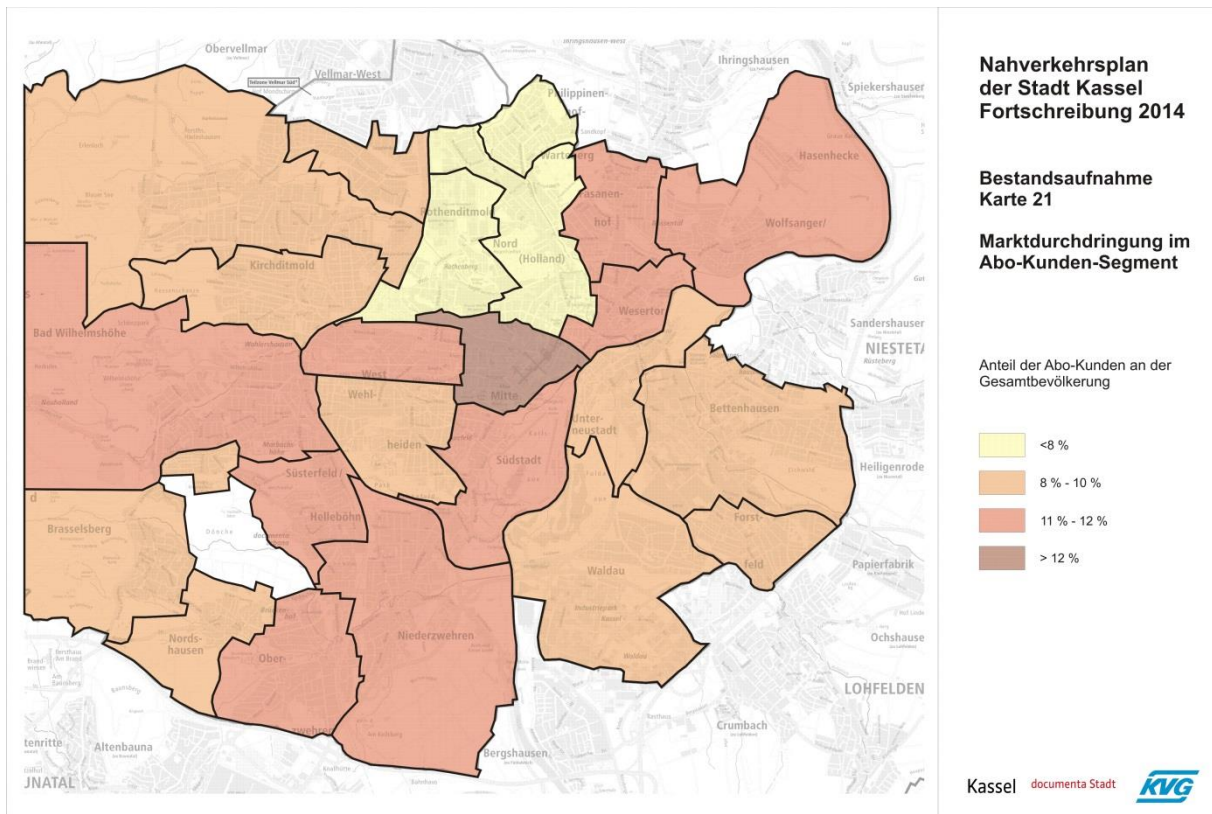
Abschätzungen auf der Basis von Einnahmedaten und Erhebungsdaten aus verschiedenen Untersuchungen ergeben, dass die KVG im Jahr 2012 ca. 43 Millionen Fahrgäste befördert hat. Im Jahr 2005 waren es ca. 41 Millionen Fahrgäste. Bei einer mittleren Reiseweite im Netz von ca. 4,66 km pro Beförderungsfall 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 Städten<sup>3</sup>**

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.

<sup>3</sup> 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.

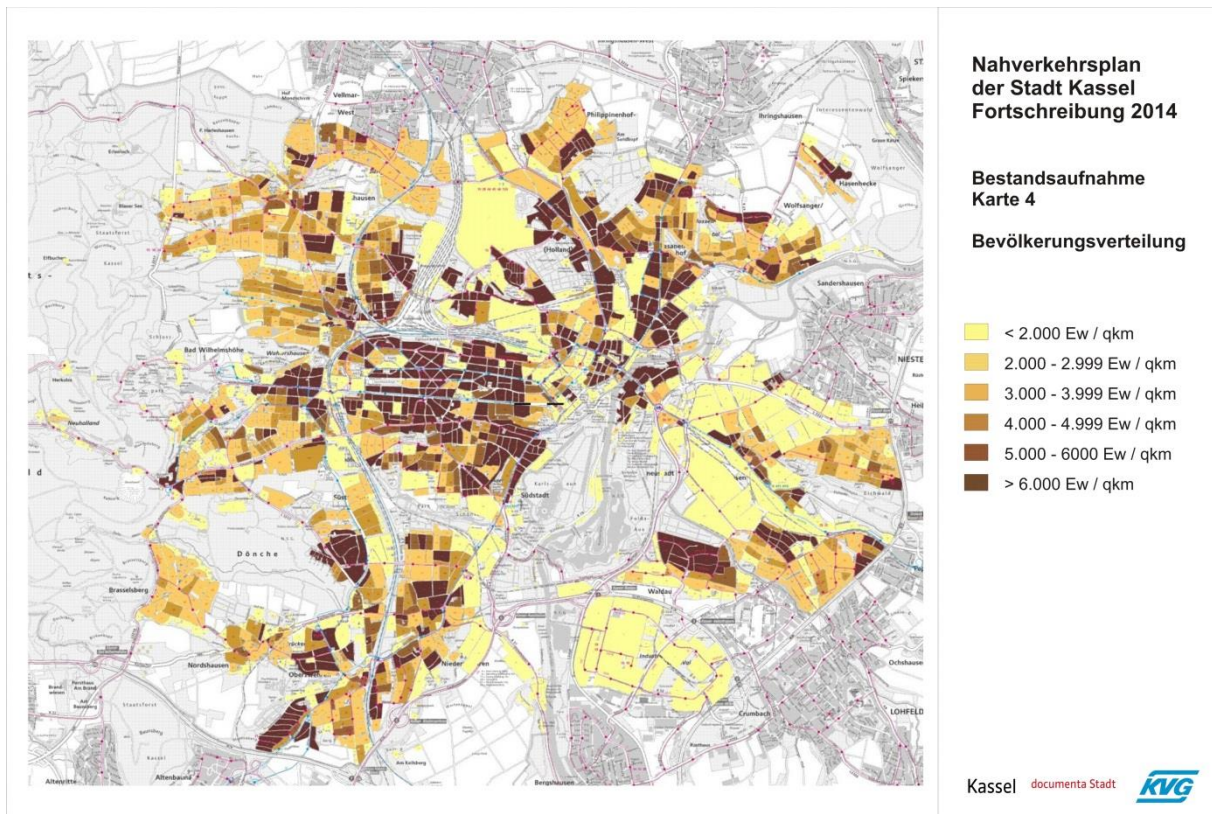
### **3.2 Raumstruktur**

Die Stadt Kassel hat ca. 194.000 Einwohner (Stand 31.12.2011) und eine bebaute Fläche von ca. 70 km<sup>2</sup>. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 2.700 E/km<sup>2</sup>. 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 Kassel<sup>4</sup>**

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.

<sup>4</sup> Quelle: Stadt Kassel, Amt für Vermessung und Geoinformation

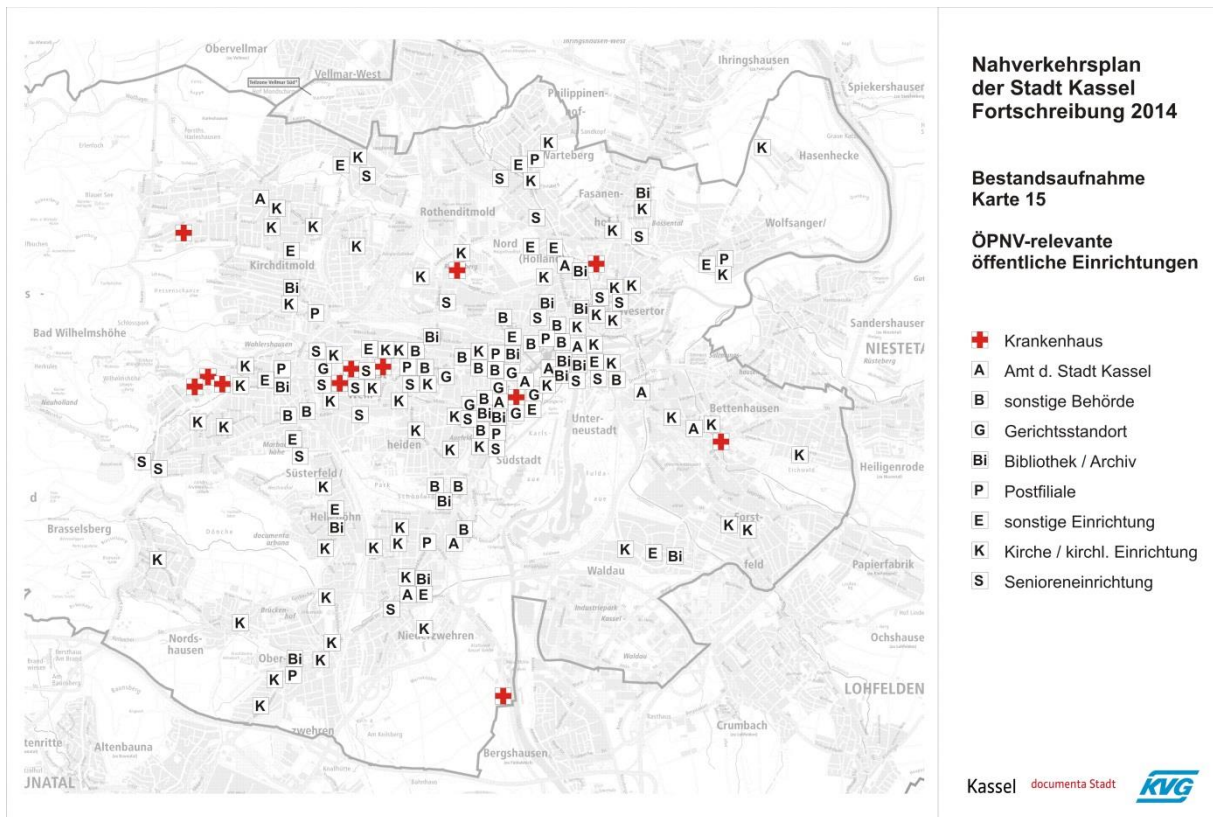


Abbildung 7: Infrastruktureinrichtungen in Kassel

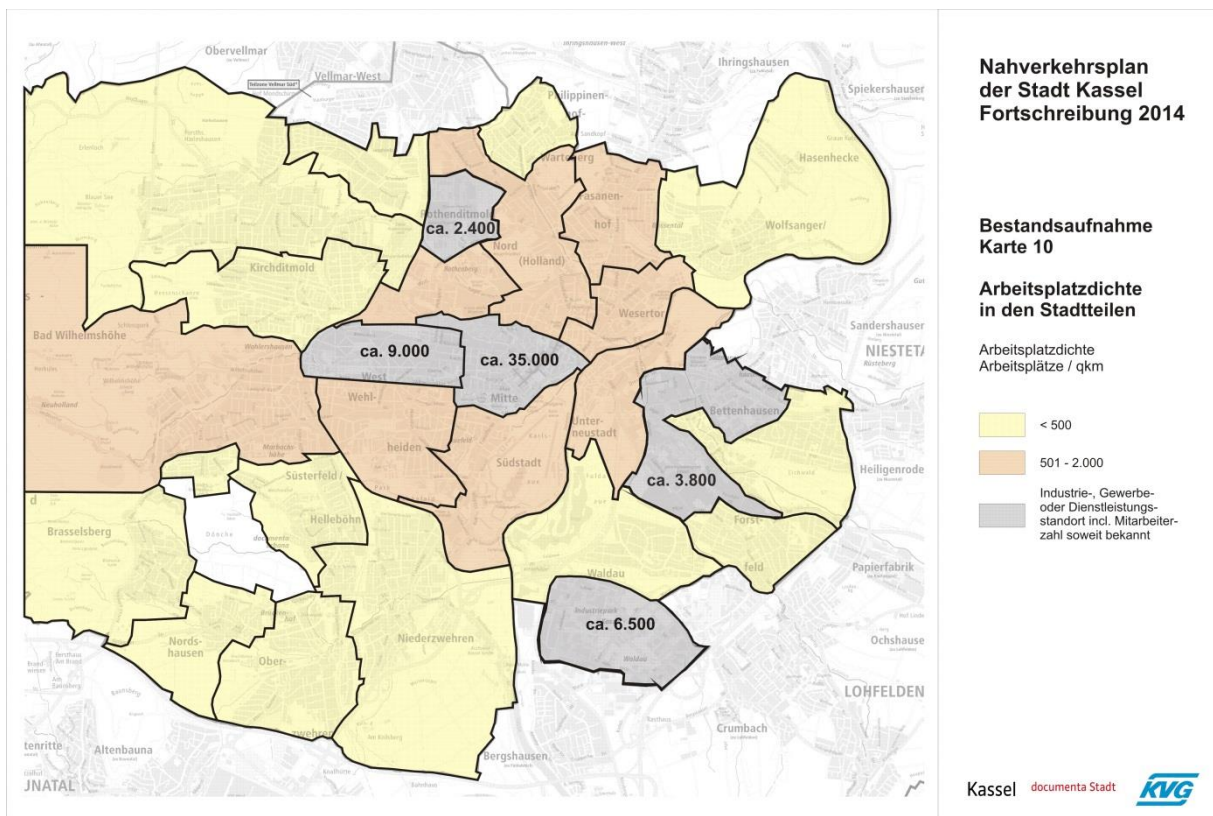


Abbildung 8: Arbeitsplatzdichte in Kassel

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.

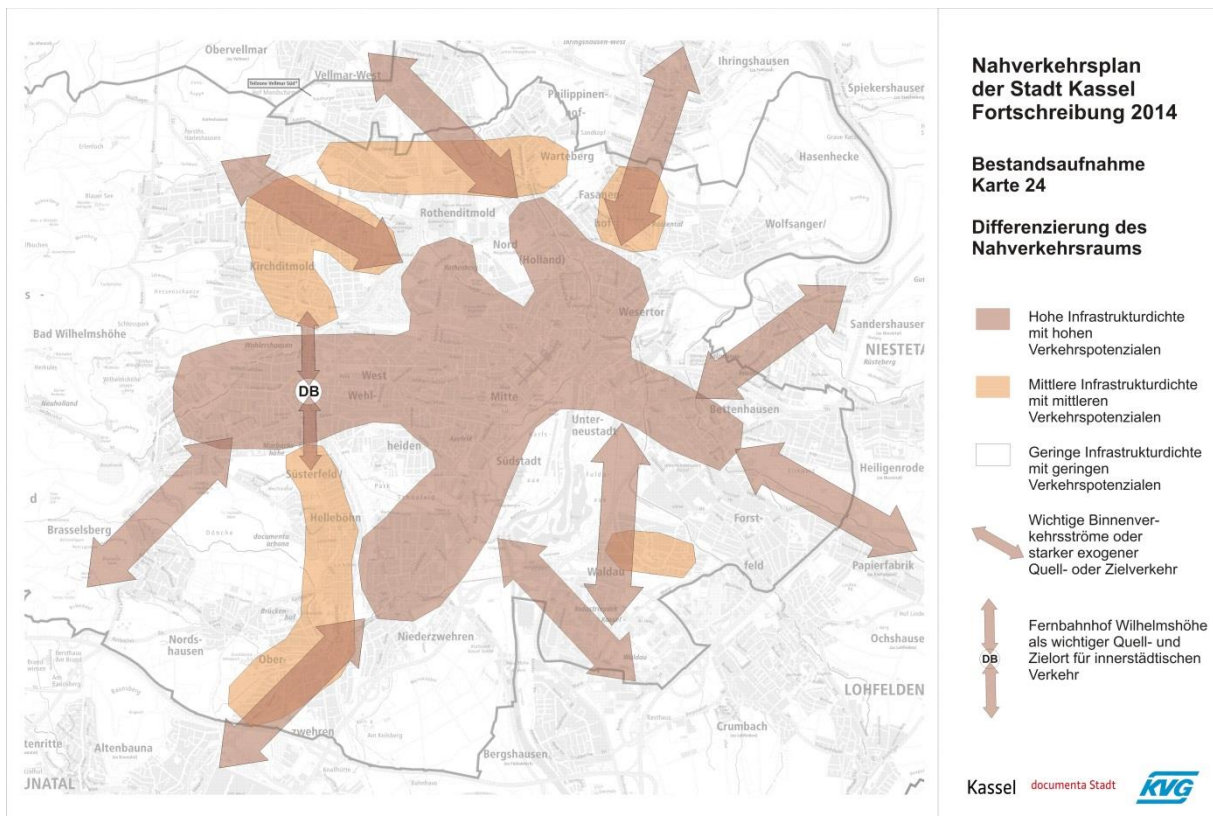


Abbildung 9: Ableitung räumlicher Muster als Basis für ein Netzebenenmodell

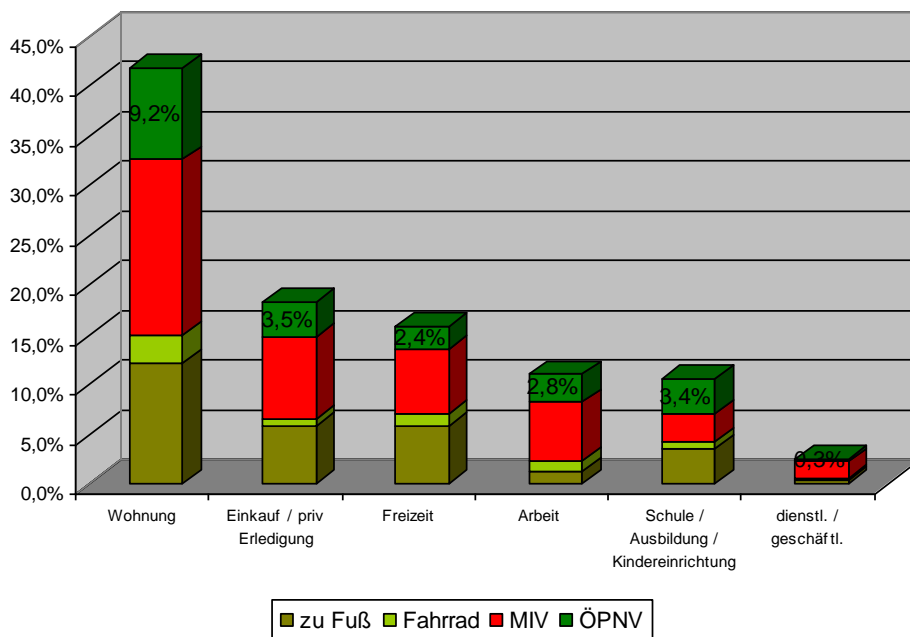
### 3.3 Wichtige Kundengruppen

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.

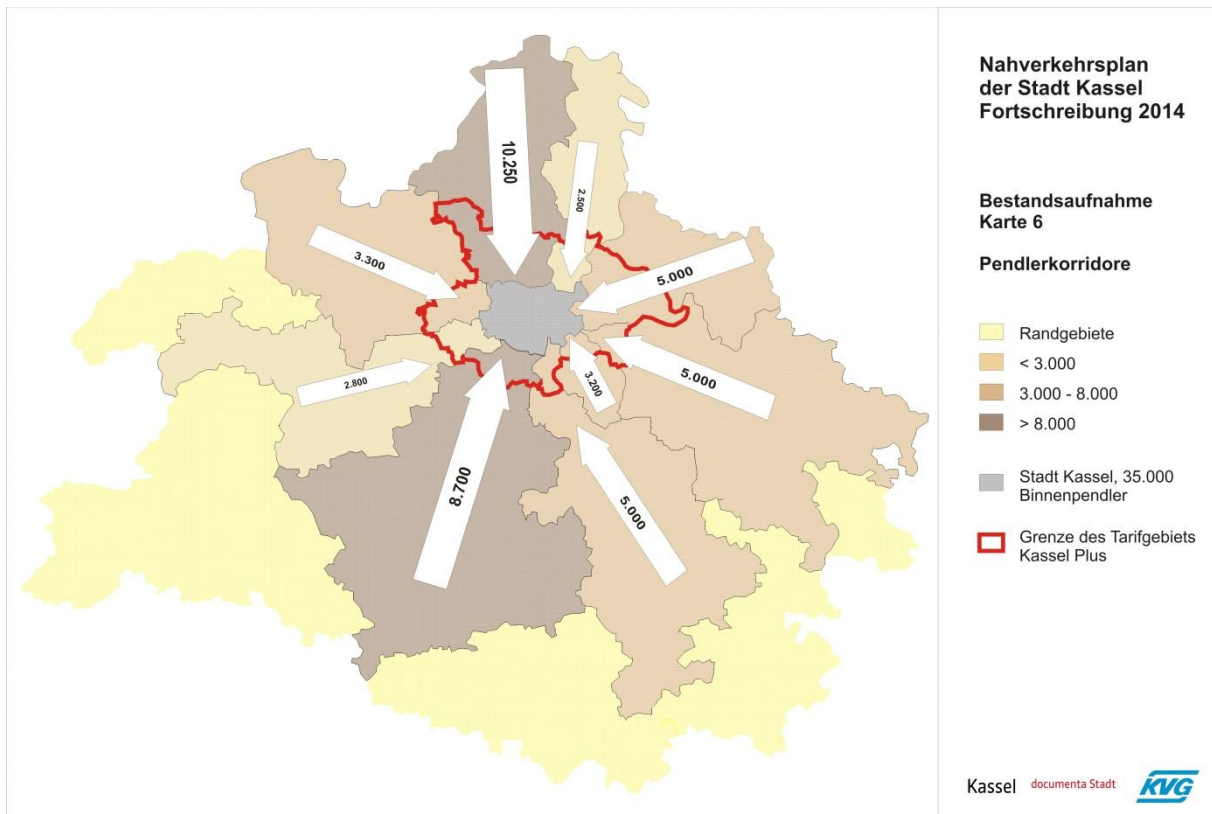


**Abbildung 10: Die im jeweiligen Hauptverkehrsmittel zurückgelegten Wege, differenziert nach Wegzwecken und Anteil am Gesamtwegeaufkommen<sup>5</sup>**

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).

<sup>5</sup> 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 Verkehrsverhalten<sup>6</sup> zeigen, dass

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

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

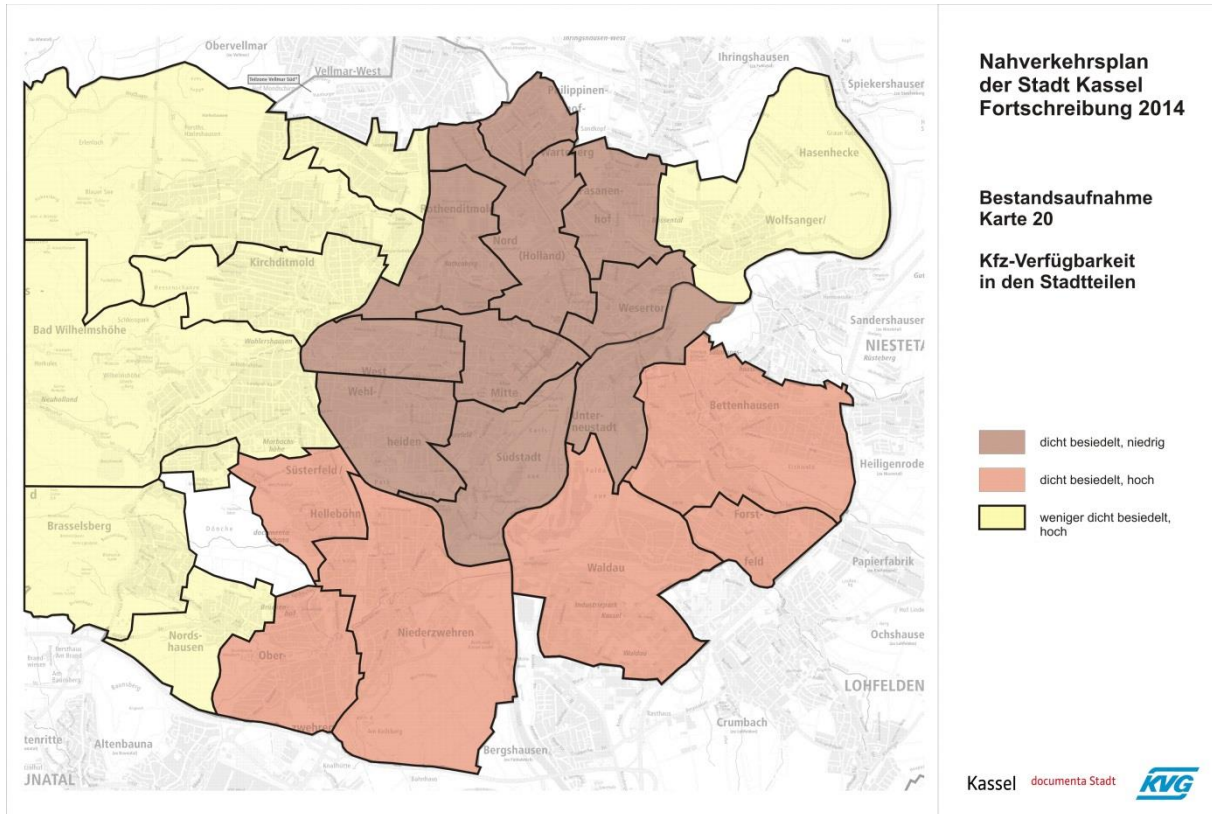
- die Pkw-Verfügbarkeit in der Gruppe der Schüler und Auszubildenden zurückgeht,
- der Trend „weg vom“ Pkw-Besitz zugunsten des Anstiegs der Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit (unabhängig davon, ob man ein Auto besitzt oder ausleiht) stärker wird, insbesondere in der Gruppe der „jungen Erwachsenen“.

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.



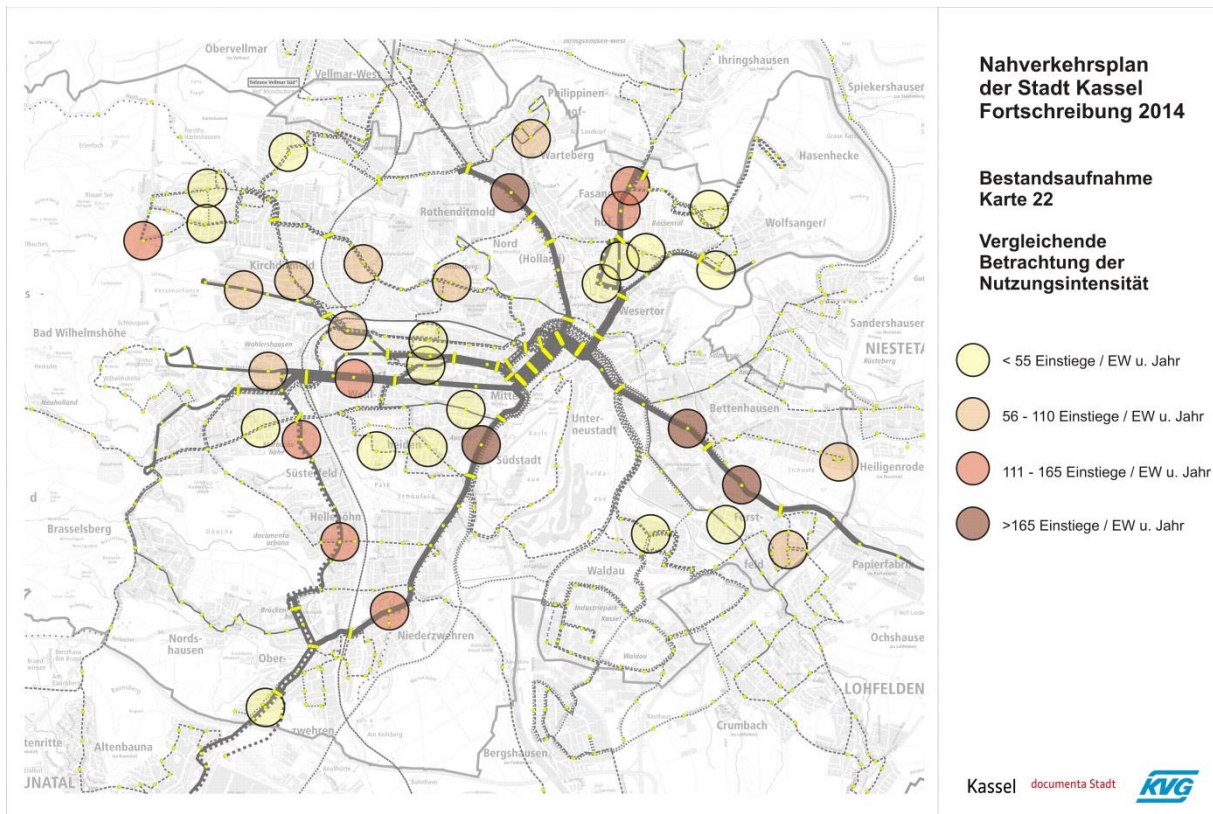
**Abbildung 12: Pkw-Verfügbarkeit**

### 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 Raum<sup>7</sup>
- 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.

---

<sup>7</sup> 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)<sup>8</sup>,
- 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.

---

<sup>8</sup> 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
<b>NVZ</b>	05:00 – 07:00	15	30	30*	05:00 – 10:00	15	30	30*	10:00 – 24:00	15	30	30*
<b>HVZ</b>	07:00 – 20:00	7,5	15	30	10:00 – 18:00	7,5	15	30				
<b>NVZ</b>	20:00 – 24:00	15	30	30*	18:00 – 24:00	15	30	30*				
<b>NV</b>	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

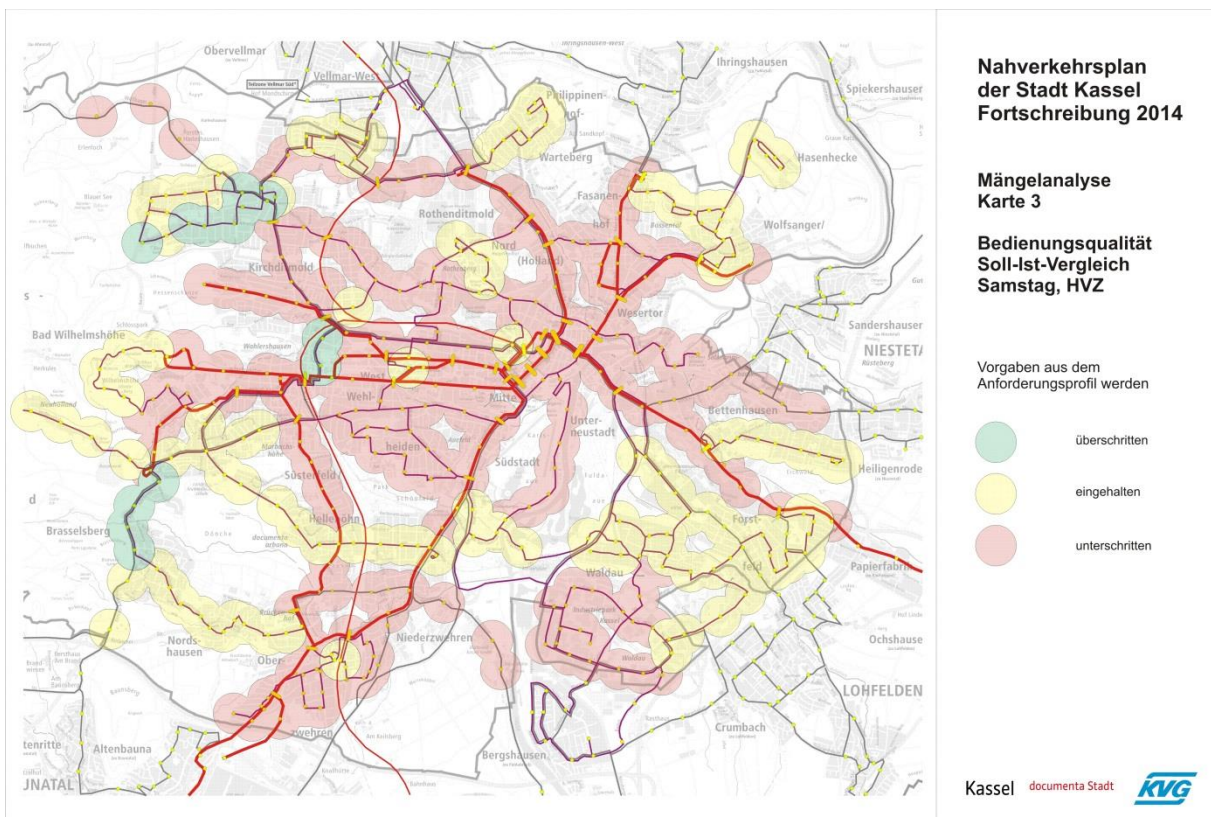
Hinsichtlich der Vorgaben des Anforderungsprofils zur Netzgestaltung sind die folgenden wesentlichen Aspekte festzuhalten:

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**

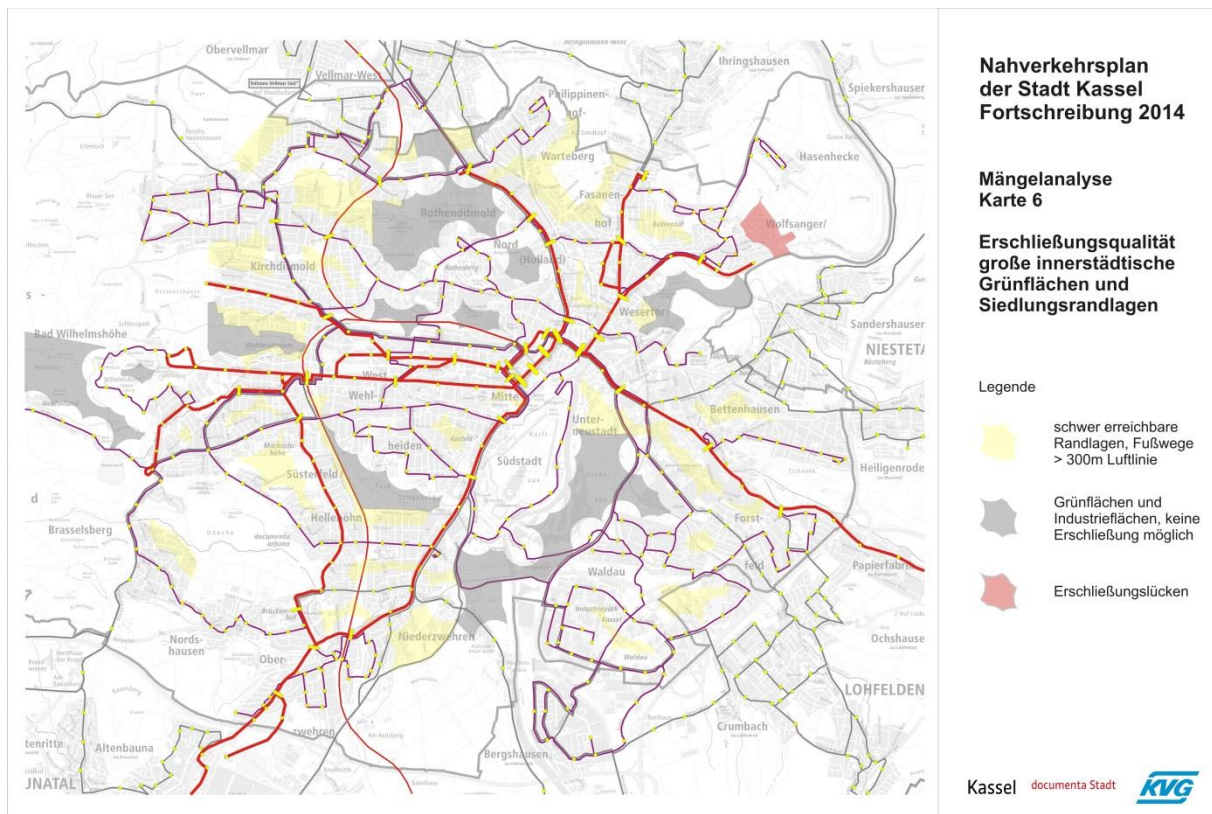


**Abbildung 16: Bedienungsqualität am Sa in der Hauptverkehrszeit**

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



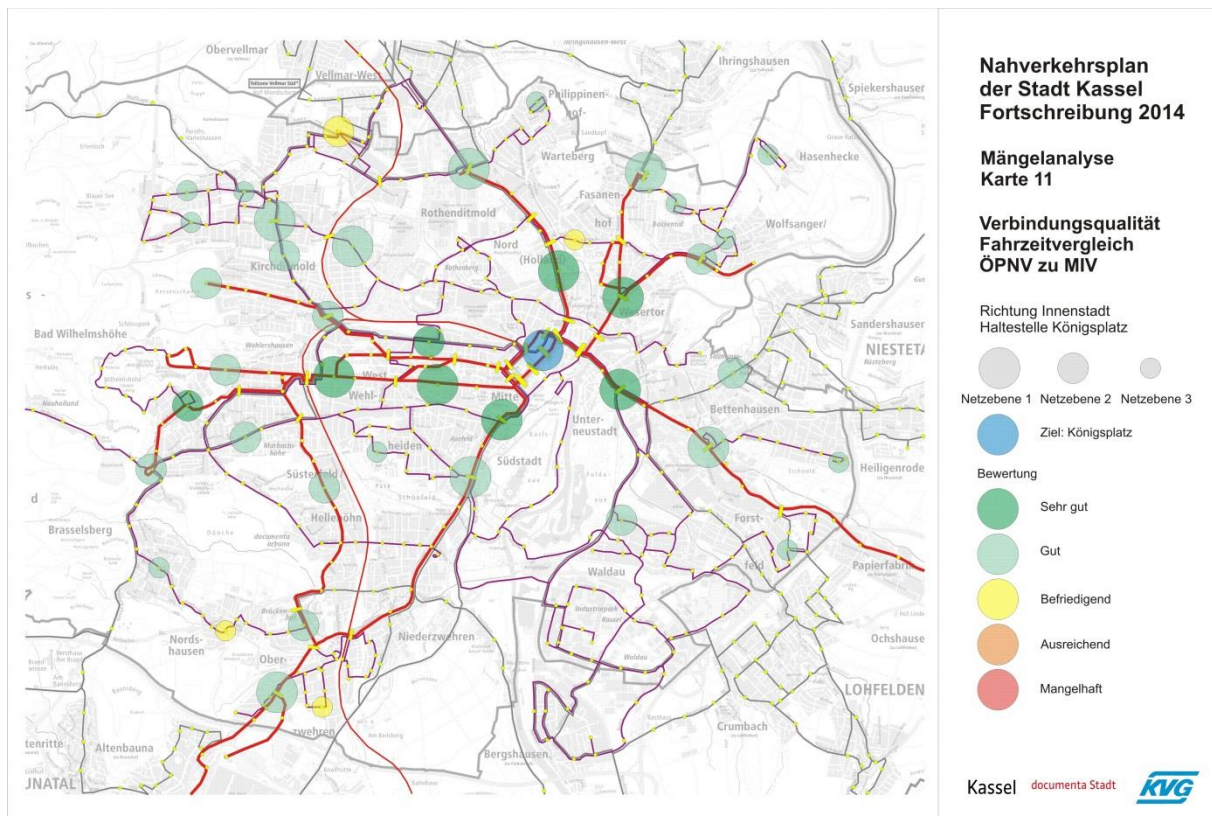
Bei der Bewertung der Erschließungsqualität ist zwischen nicht erschlossenen Siedlungsrandlagen, großflächig unzugänglichen Gewerbegebieten o.ä. und innerstädtisch nicht erschlossenen Wohn- oder Gewerbebereichen zu unterscheiden. In den beiden erstgenannten Raumkategorien sind Fußwege außerhalb des als 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 Wegeketten 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.

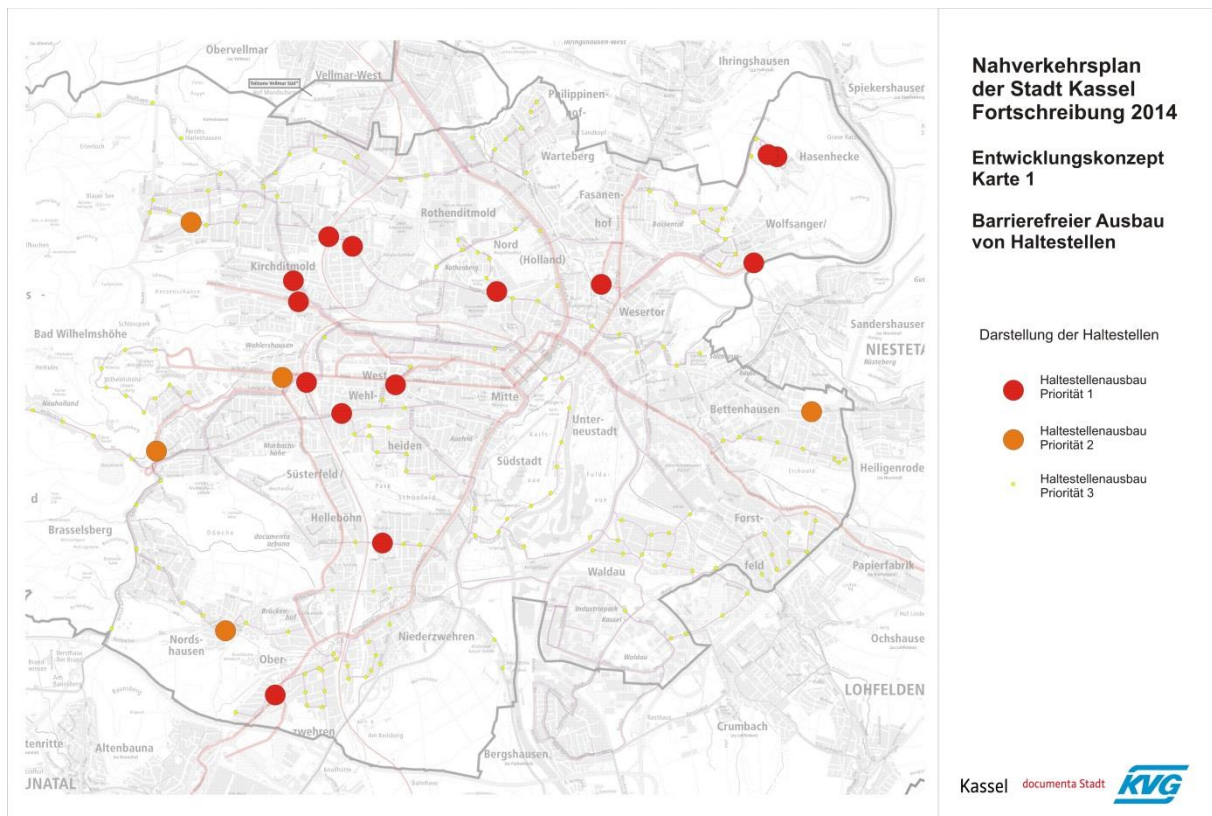


Abbildung 19: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

### 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.

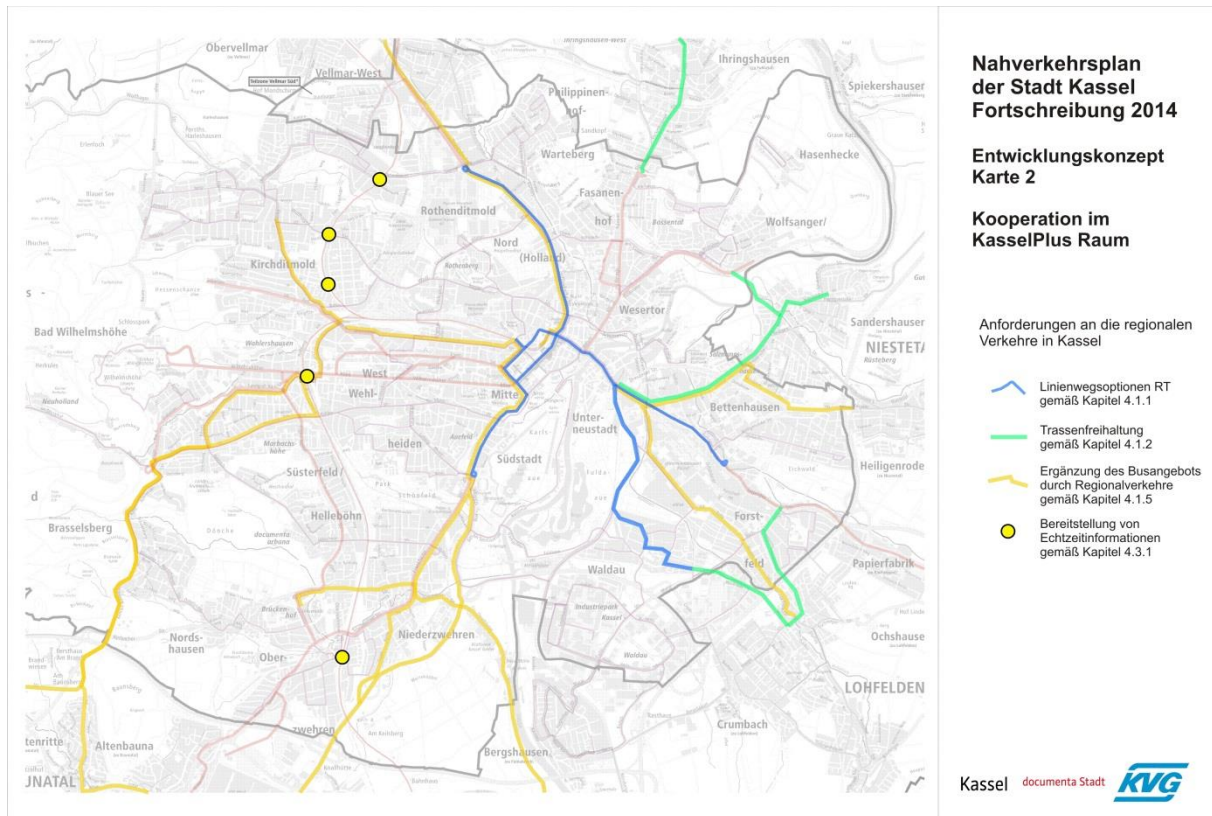
Sie können dadurch in dem gewählten Abschnitt die Funktion einer Tramlinie übernehmen. Zu vermeiden sind unterschiedliche Linienwege der RT im Stadtgebiet sowie Abweichungen vom Taktrahmen. Ergeben sich verkehrliche Notwendigkeiten, die eine abweichende Führung bestimmter Kurse erfordern, ist dies möglich, 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 – Niestetal<sup>9</sup>
- 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 Raum<sup>10</sup>**

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.

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

<sup>10</sup> 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)
- 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**

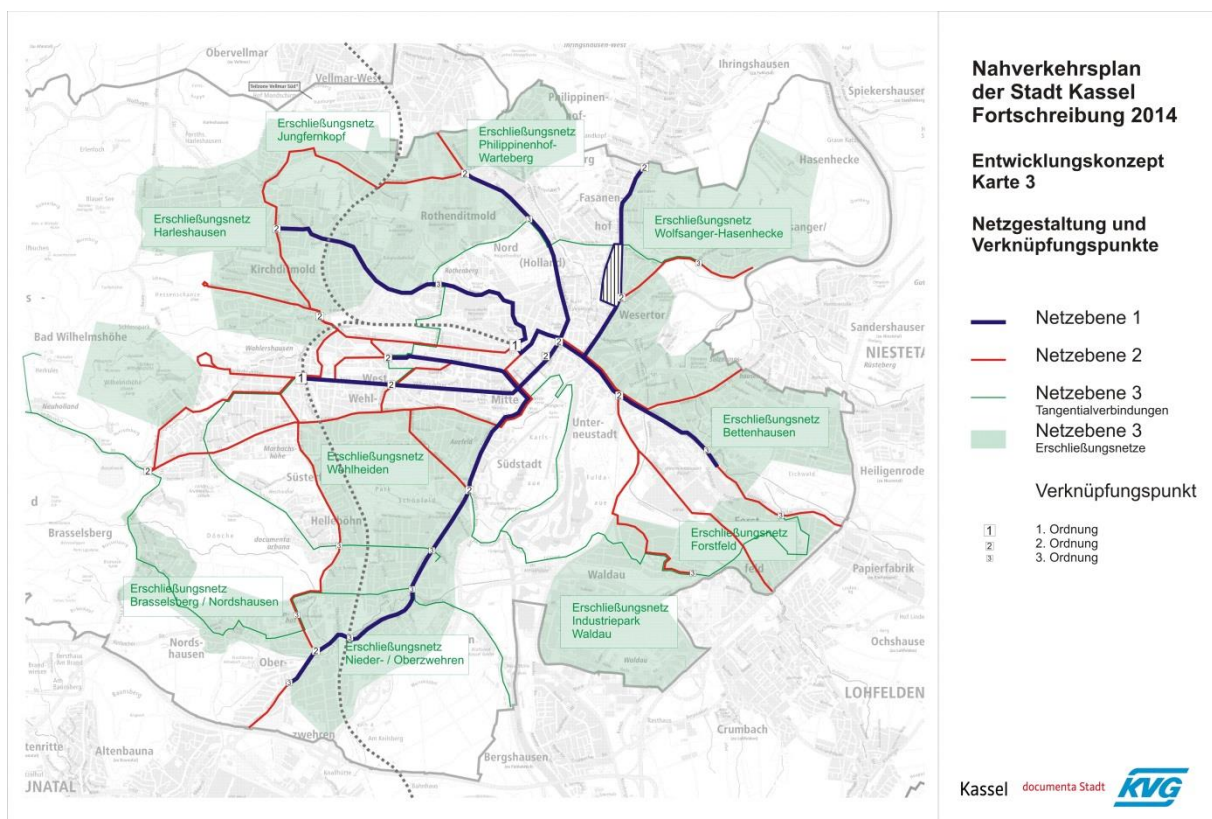
Die Verbindungsqualität wird im Wesentlichen durch

- 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 Studie<sup>11</sup> 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

---

<sup>11</sup> Eidmann & Killian: Akzeptanzanalyse RegioTram, Kassel, ohne Datum

- Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen
- Metrobus (Arbeitstitel<sup>12</sup>)
- 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.

---

<sup>12</sup> 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.

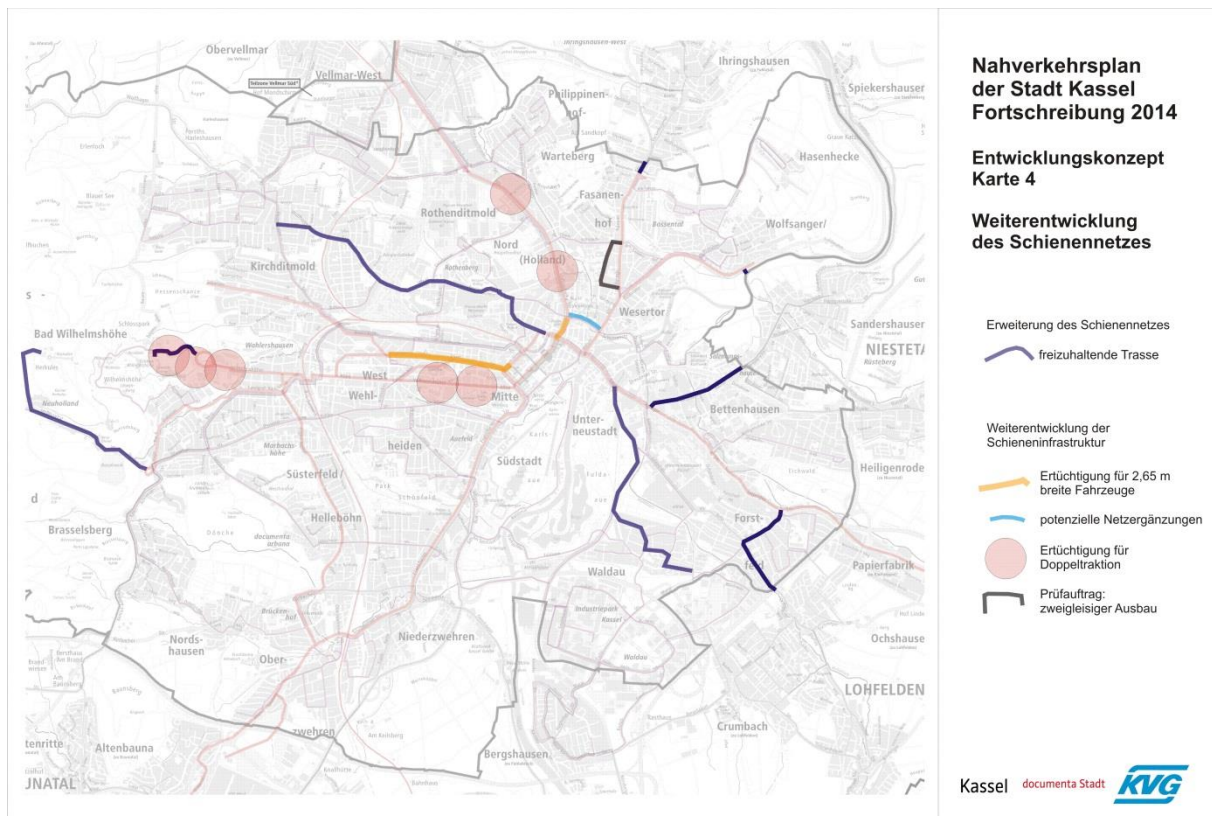


Abbildung 22: Weiterentwicklung des Schienennetzes<sup>13</sup>

## 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.

<sup>13</sup> 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 Informationen<sup>14</sup>. 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-

---

<sup>14</sup> 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 Verkehrsentslastung 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:

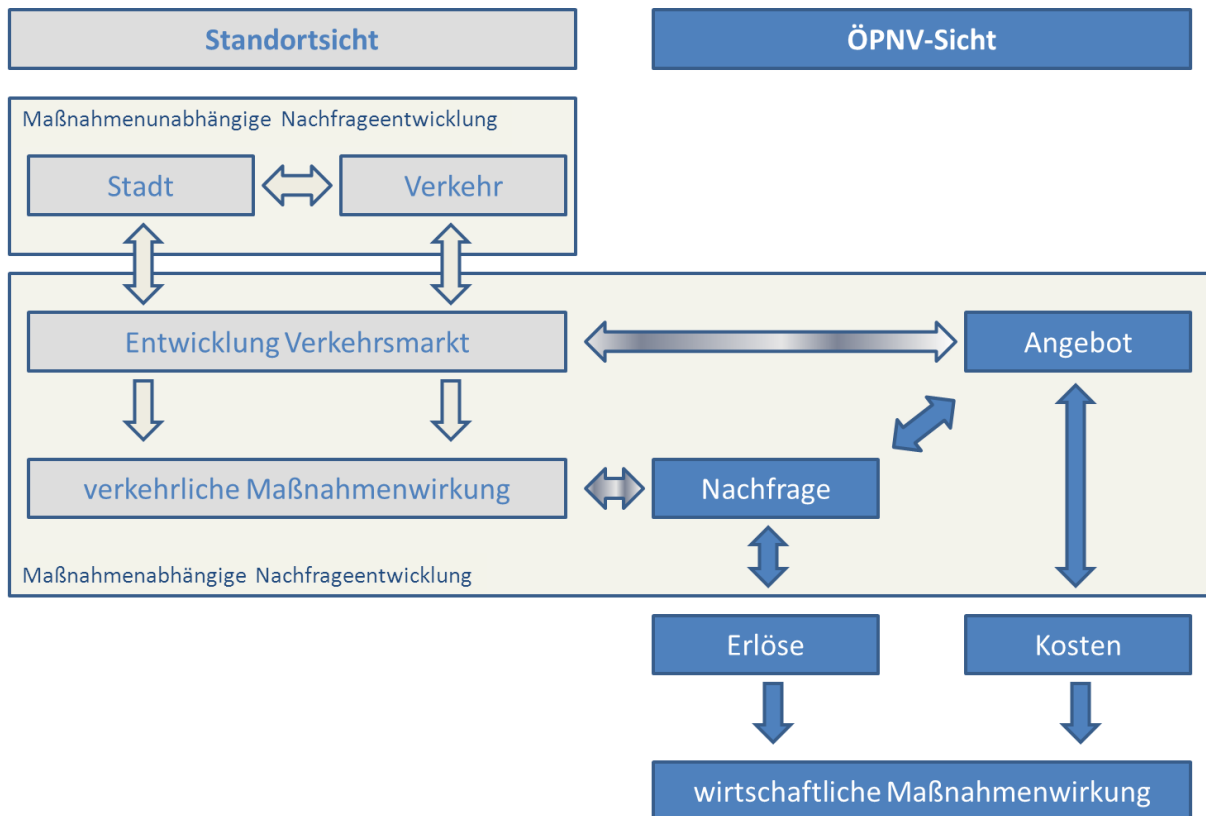


Abbildung 23: Bewertung der Maßnahmenwirkung, methodischer Ansatz

## 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 Umweltverbunds 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.

<b>Investitionsprogramm</b>		
Maßnahmenkomplex	Bezug zum Entwicklungskonzept	Kostenschätzung
Barrierefreier Ausbau von Haltestellen der Prioritätsstufen 1 und 2	Kapitel 2.2	5.100.000 € <sup>15</sup>
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**

---

<sup>15</sup> 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 Fasanen Hof		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 <sup>16</sup> 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	

<sup>16</sup> 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	

# Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität  
und Verkehr am 06. Juni 2014

# Wahlfreie Verkehrsteilnehmer durch Schwerpunktsetzung als ÖPNV Kunden gewinnen

- schnelle Verbindungen
- dichter Takt
- leicht merkbares Netz
- einheitliche Reiseketten
- hoher Komfort
- gute Fahrgastinformation
- attraktive Tarife
- Barrierefreiheit
- wiedererkennbare Produkte

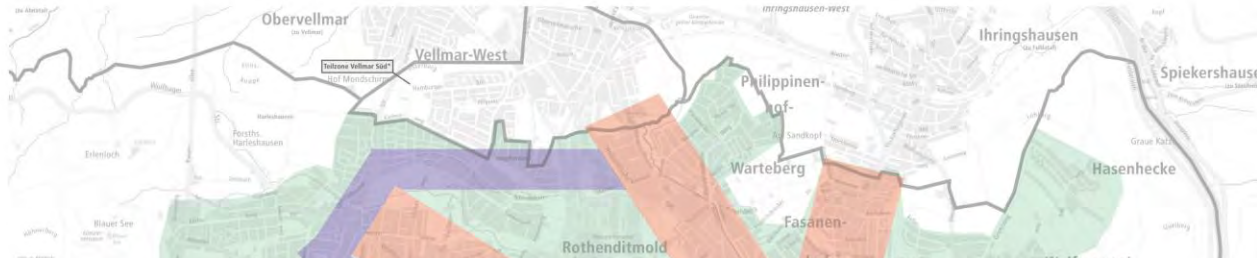


# Strategischer Ansatz

- Optimierungspotenzial besteht vor allem im Busnetz
- In unserem Netz gibt es Bereiche, aus denen man Leistung herausnehmen kann, ohne dass dies für unsere Kunden ein Nachteil ist.
- Wenn man das tut, bleibt fast überall der kommunizierbare Takt gleich, der Aufwand sinkt aber.
- Die freigesetzten Fahrzeuge braucht man nicht mehr, also spart man die Abschreibungskosten.
- Die freigesetzte Leistung kann man entweder einsparen oder reinvestieren.

# Empfehlung

- Die Leistung sollte dort reinvestiert werden, wo sie heute fehlt, insbesondere zum Schließen von Bedienungslücken durch uneinheitliche Bedienungszeitfenster.
- Dadurch, dass alle Linien einheitliche Bedienungszeitfenster erhalten würden, wären auch einheitliche Reiseketten und systematische Umstiege möglich.
- Damit würde das System verfügbarer und merkbarer. Informationsbedarf würde abgebaut, die Attraktivität für (wahlfreie) Kunden stiege.



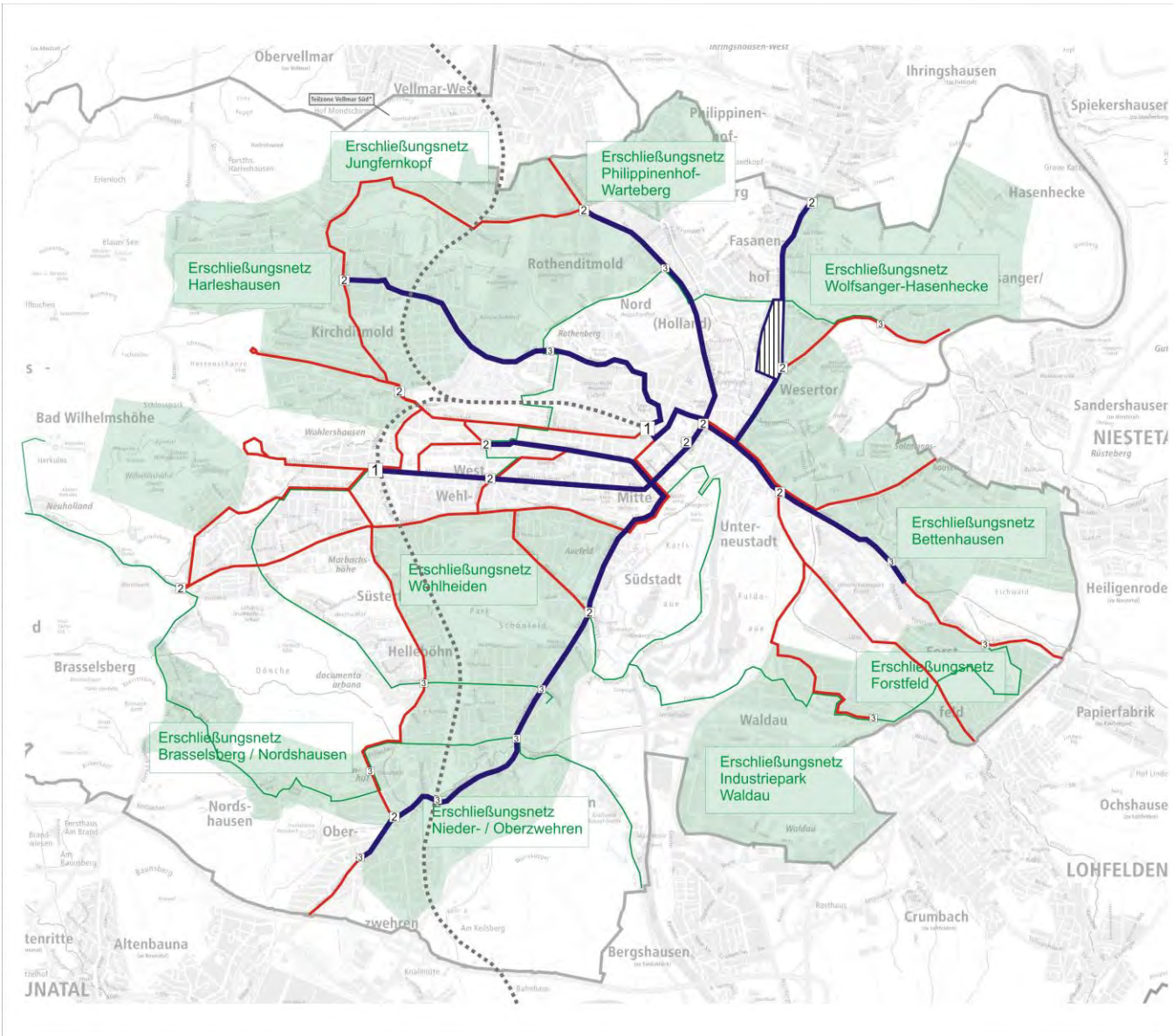
# Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2013

## Anforderungsprofil Karte 1

□	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□
<b>NVZ</b> □	05:00 – 07:00□	15□	30□	30*□	05:00 – 10:00□	15□	30□	30*□	10:00 – 24:00□	15□	30□	30*□
<b>HVZ</b> □	07:00 – 20:00□	7,5□	15□	30□	10:00 – 18:00□	7,5□	15□	30□	□	□	□	□
<b>NVZ</b> □	20:00 – 24:00□	15□	30□	30*□	18:00 – 24:00□	15□	30□	30*□	□	□	□	□
<b>NV</b> □	24:00 – 05:00□	bedarfsorientiert□			24:00 – 05:00□	bedarfsorientiert□			24:00 – 10:00□	bedarfsorientiert□		

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





# Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

## Entwicklungskonzept Karte 3

### Netzgestaltung und Verknüpfungspunkte

- Netzebene 1
  - Netzebene 2
  - Netzebene 3  
Tangentialverbindungen
  - Netzebene 3  
Erschließungsnetze
- Verknüpfungspunkt
- 1 1. Ordnung
  - 2 2. Ordnung
  - 3 3. Ordnung

# Tramnetz - Entwicklungspotenzial

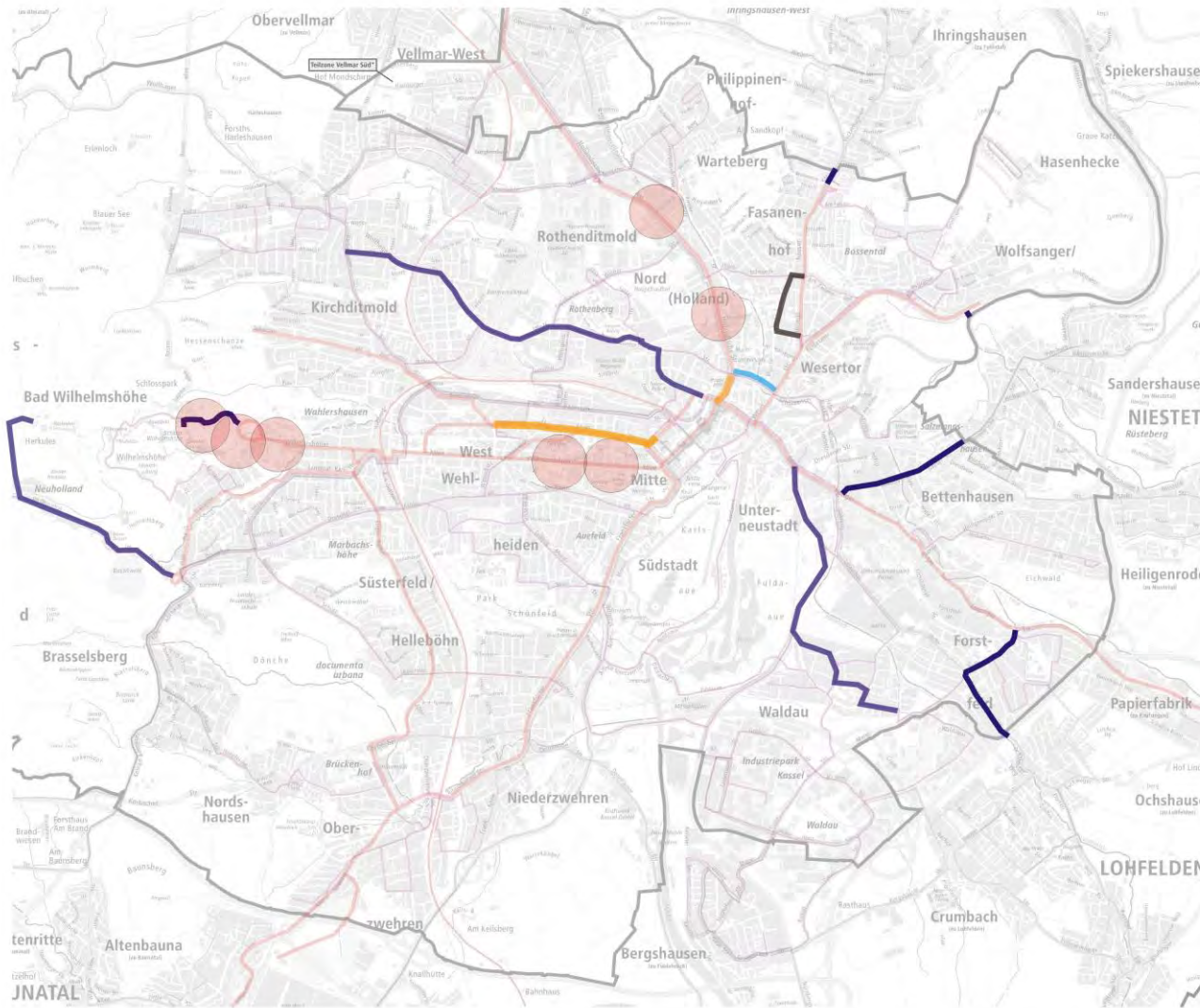
- Tram (RT) nach Waldau ist aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen eine vielversprechende Option
- Herkulesbahn ist infolge der gestiegenen Bedeutung des Bergparks als Weltkulturerbe ggf. als Baustein eines nachhaltigen Bergparkverkehrs erforderlich, sie ist allerdings im Rahmen der GVFG-Logik nicht förderfähig
- Trassen für sinnvolle, aber derzeit nicht realistische Netzerweiterungen sollten freigehalten werden
- Ertüchtigung für Doppeltraktion, Hängerbetrieb und 2,65 m breite Fahrzeuge, Erhöhung Fahrleitungsspannung




# Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

## Entwicklungskonzept Karte 4

### Weiterentwicklung des Schienennetzes




Erweiterung des Schienennetzes


 freizuhaltende Trasse

Weiterentwicklung der  
Schieneninfrastruktur

 Ertüchtigung für 2,65 m  
breite Fahrzeuge

 potenzielle Netzergänzungen

 Ertüchtigung für  
Doppeltraktion

 Prüfauftrag:  
zweigleisiger Ausbau

Kassel documenta Stadt



# Busnetz - Strategie

- Einheitliche Linienführung
- Einheitliche Bedienungszeitfenster
- Trennung der Verkehrsfunktionen
- Herausbildung von Produkten
- Reduktion der Anzahl der Verknüpfungspunkte
- Systematisierung der Anschlüsse
- Abbau von Überangebot
- Schließung von Bedienungslücken

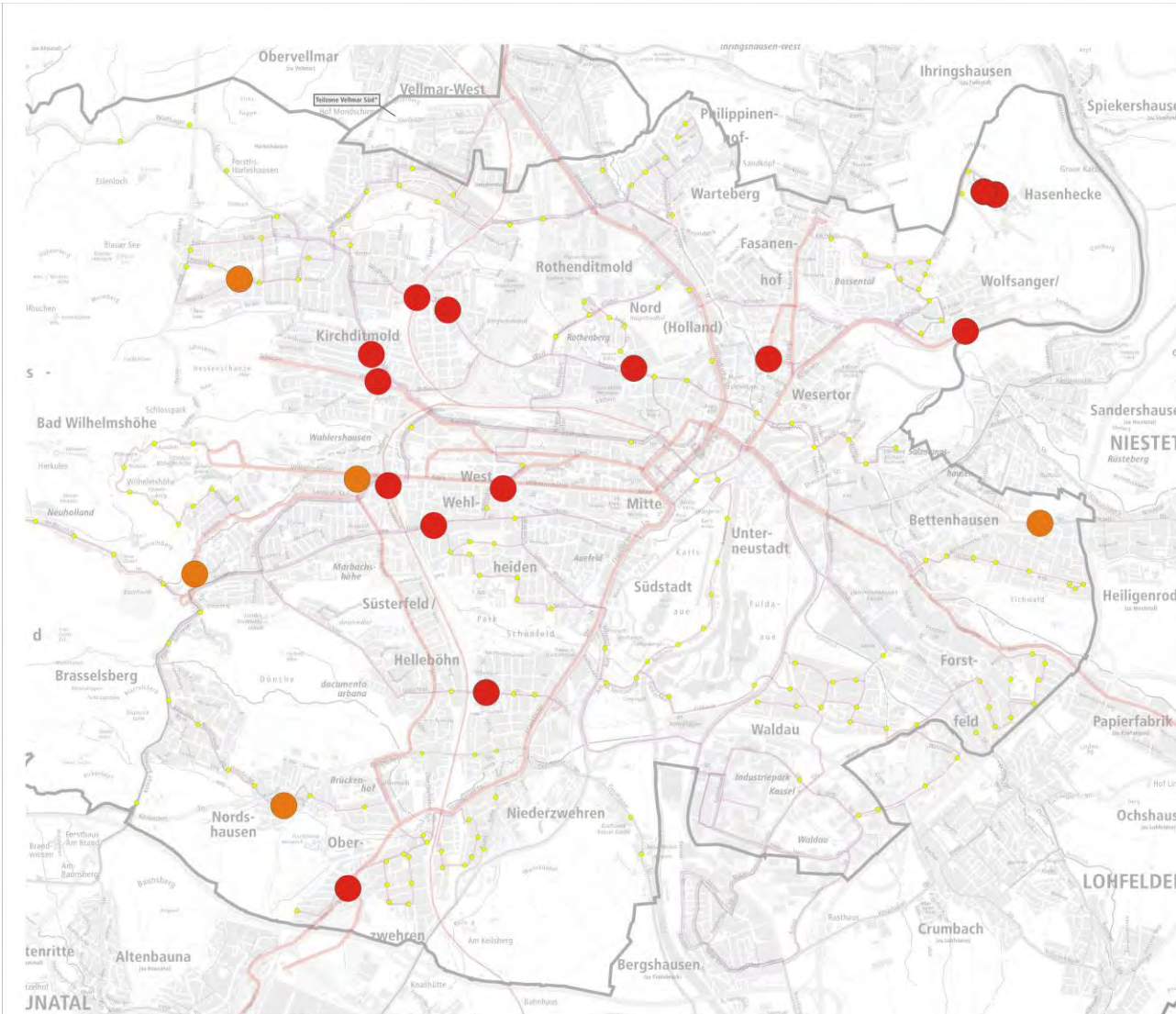
# Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Fortschreibung 2014

## Entwicklungskonzept Karte 1

### Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

Darstellung der Haltestellen

- Haltestellenausbau  
Priorität 1
- Haltestellenausbau  
Priorität 2
- Haltestellenausbau  
Priorität 3



Kassel documenta Stadt



# Verkehrliche Bewertung

- Das Angebot wird transparenter und für Gelegenheitskunden leichter verständlich
- ÖPNV-Kunden kommen schneller von A nach B
- Das Angebot wird verfügbarer
- Wege zu Haltestelle können länger werden
- Häufigeres Umsteigen kann notwendig werden

# Verkehrliche Bewertung

- Achsen und Erschließungsgebiete werden von Produkten mit wieder erkennbaren Merkmalen bedient
- Systemumstiege in dichtem Takt ermöglichen Fahrten in alle Richtungen
- Durch einheitliche Bedienungszeitfenster und gleiche Reiseketten wird Informationsbedarf abgebaut

# Nachfrage- und Erlösprognose

- Aus der Nachfrageprognose auf Basis von Bevölkerungsentwicklung und Referenzwerten ergibt sich ein Zuwachspotenzial von ca. 1,2 Millionen Fahrten pro Jahr
- Derzeit werden pro Fahrt im Bereich der Stadt Kassel Einnahmen von 65 Cent erzielt
- Daraus ergibt sich ein Mehrerlöspotenzial von ca. 780.000 € pro Jahr

# Kostenprognose

Das Gros aller Effekte wird durch intelligente Restrukturierung der vorhandenen Ressourcen erreicht

Mehraufwand entsteht durch die Überführung von Achsen in die Netzebenen 1 und 2 sowie durch die Ausweitung des Samstagverkehrs

Betriebliche Einspareffekte infolge Ersatzes von E-Wagen durch Doppeltraktionen und Optimierung des Busnetzes

Insgesamt Kostensenkungspotenziale in Höhe von ca. 700.000 € (bei Ausweitung des Samstagverkehrs keine Kostensenkung)

# Wirtschaftliche Bewertung



Die Umsetzung des Nahverkehrsplans ermöglicht moderate Fahrgastzuwächse bei leicht sinkendem Aufwand.

Der jährliche Kosteneffekt wird auf ein Plus von ca. 1,4 Mio. € (700.000 €) geschätzt





**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!**

Vorlage Nr. 101.17.1294

12. Mai 2014  
1 von 2

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18  
„Kellermannstraße/Ostring“  
(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

Mitberichtersteller/-in:

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

- „1. Dem Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“ wird zugestimmt.
2. Der Behandlung der Anregungen zu den Ziffern 1.1 bis 6.1 der Anlage 2 wird zugestimmt.
3. Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“ wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

**Begründung:**

Dem Ortsbeirat Wesertor wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 12.03.2014 zur Anhörung vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 30.04.2014 und 12.05.2014 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1), die Behandlung der Anregungen (Anlage 2), die Begründung (Anlage 3), die Festsetzungen durch Text (Anlage 4), eine

unmaßstäbliche Verkleinerung des Bebauungsplanentwurfs (Anlage 5) sowie der Durchführungsvertrag (Anlage 6) sind beigefügt. 2 von 2

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße/Ostring“  
(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung)**

## **Erläuterung**

### Geltungsbereich

Das Plangebiet befindet sich im nördlichen Teil des Stadtteils Wesertor. Der Geltungsbereich wird im Westen durch die Ihringshäuser Straße, im Süden durch den Ostring und im Osten durch die Kellermannstraße begrenzt. Im Norden grenzen die Flurstücke 46/8 und 46/9 der Gemarkung Kassel, Flur 33, an den Geltungsbereich an. Der Geltungsbereich umfasst damit die Flurstücke 46/10, 46/11 und 46/12, Flur 33, Gemarkung Kassel, welche sich alle im Eigentum des Vorhabenträgers befinden.

### Planungsziele

Ziel der Planung ist es, eine Wohnanlage für studentisches Wohnen in städtebaulich verträglichem Maß zu errichten. Ein besonderer Aspekt ist dabei die Sicherstellung angemessener Wohn- und Lebensbedingungen gegenüber der verkehrlichen Belastung der Ihringshäuser Straße durch die Orientierung und Stellung der baulichen Anlagen. Grundlage für das Verfahren ist die Entwurfsplanung des Büros Schneider und Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig.

### Objektplanung

Das Bauvorhaben besteht aus einem in der Höhe differenzierten U-förmigen Baukörper mit Unterkellerung für Tiefgarage, Technik- und Fahrradstellräume. Der vier- bis fünfgeschossige Baukörper (oberes Geschoss nur Staffelgeschoss) umschließt einen begrünten Innenhof. Das gesamte Grundstück hat eine Fläche von annähernd 3.600 m<sup>2</sup>. Der Neubau erreicht eine Grundfläche von ca. 2.088 m<sup>2</sup>.

Der Erschließungsbereich mit Concierge-Büro orientiert sich mit einer repräsentativen Treppenanlage zum Ostring. Im Erdgeschoss entlang der Ihringshäuser Straße werden darüber hinaus Büro- und Praxisräume eingerichtet, die einer Büro- und Praxisnutzung, zur Unterbringung studentischer Arbeits- und Gemeinschaftsräume und / oder der Unterbringung einer örtlichen Polizeistation dienen. In den übrigen Bereichen sind die insgesamt 159 Apartments für studentisches Wohnen untergebracht, die sich auf 81 Ein-Zimmer- und 78 Zwei-Zimmer-Apartments mit einer Größe von 21 bis 44 m<sup>2</sup> aufteilen. Sämtliche Wohnplätze sind über die Aufzugsanlage barrierefrei erreichbar.

### Verfahren

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel hatte am 10. 12.2012 beschlossen (Bekanntmachung am 19.12.2012), dass für den Bereich zwischen der Ihringshäuser Straße, der Kellermannstraße und dem Ostring im Stadtteil Wesertor der Bebauungsplan Nr. VI / 18 „Kellermannstraße / Ostring“ gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden soll. Auf Antrag des Vorhabenträgers, der Projektgesellschaft Ostring-

quartier Kassel GmbH & Co. KG, vom 21.03.2013 soll auf dem Gelände des ehemaligen Reitstallgebäudes ein Wohnobjekt für Studenten realisiert werden. Das Verfahren wurde daraufhin in Form eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans fortgesetzt.

Die Planung dient sowohl der Wiedernutzbarmachung von Flächen als auch der Nachverdichtung auf Flächen im Innenbereich besiedelter Ortslagen. Die im Sinne des § 19 (2) Baunutzungsverordnung zulässige überbaubare Grundfläche beträgt entsprechend dem Konzept maximal 3.223 m<sup>2</sup> und damit unter 20.000 m<sup>2</sup>. Andere Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, liegen nicht vor. Durch die Planung wird ferner kein Vorhaben begründet, welches die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfordert, und Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind ebenfalls nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für ein beschleunigtes Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) sind somit erfüllt.

Eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB fand vom 27.06. - 31.07.2013 statt. Die Offenlage sowie die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 3 Abs. 2 sowie § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte vom 28.10.- 29.11.2013. Hinweise und Anregungen der Behörden wurden berücksichtigt. Durch die Auswertung haben sich keine Änderungen oder Ergänzungen der Festsetzungen des Bebauungsplanes ergeben.

#### Durchführungsvertrag

Alle Planungskosten, Kosten für Gutachten bzw. alle Kosten, die mit dem Umbau zusammenhängen, trägt der Vorhabenträger. Dies gilt auch für Leitungen und Anschlüsse, die im Zuge der Hochbaumaßnahmen ggf. verlegt werden müssen. Der Vorhabenträger verpflichtet sich ebenfalls zur Durchführung der Festsetzungen für Begrünungs- und Lärmschutzmaßnahmen. Der entsprechende Durchführungsvertrag wurde vom Vorhabenträger und der Stadt Kassel bereits unterzeichnet.

gez.  
Flore

Kassel, 17. Februar 2014/26. März 2014

## **Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße/ Ostring" Stadt Kassel, ST Wesertor**

**Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Ämter der Stadt Kassel, der Behörden und sonstigen Träger üblicher Belange und der nach § 63 BNatSchG anerkannten Naturschutzverbände gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB, sowie der ublichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.**

### **Inhaltsübersicht**

Anregungen und Hinweise der Ämter der Stadt Kassel \_\_\_\_\_ Seite 1 bis 2

Anregungen und Hinweise der Behörden und  
Träger üblicher Belange sowie der Naturschutzverbände \_\_\_\_\_ Seite 3 bis 6

(aus der Beteiligung der Üblichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sind keine Anregungen eingegangen)

**Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Ämter der Stadt Kassel gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB.**

**(Beteiligung mit Schreiben vom 22.10.2013)**

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
1.	25.11.2013 - 6621 – Straßenverkehrs- und Tiefbauamt	<p>1.1 Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 24. Juli 2013 beschrieben, können wir dem o.g. Bebauungsplan nur unter der Voraussetzung zustimmen, dass für die aus der Tiefgarage ausfahrenden Fahrzeuge die vorgeschriebenen Sichtfelder auf den Gehwegbereich eingehalten werden. Der Sichtkontakt auf den Gehweg muss in beide Richtungen und auf die Fahrbahn der Ihringshäuser Straße konfliktlos möglich sein. Der Nachweis hierfür wurde bis heute nicht erbracht.</p> <p>1.2 Die geplante Anlage von Carsharing-Plätzen wird grundsätzlich befürwortet. Eine Mitbilanzierung in Bezug auf die Stellplatzablässe (1 Carsharing-Platz = 5 Stellplätze) ist in der Stellplatzsatzung allerdings nicht vorgesehen. Unter korrekter Anwendung der Satzung fällt die Bilanz negativ aus, die entstehende Differenz ist der Stadt abzulösen.</p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 1.1: Es wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen, dass die vorgeschriebenen Sichtfelder auf den Gehwegbereich eingehalten werden müssen. <b>Der Anregung wird gefolgt.</b></p> <p>Zu 1.2: Es greift hier § 2 (1) der Stellplatzsatzung, nach dem im Bebauungsplan von der Anlage I der Stellplatzsatzung abweichende Zahlen festgelegt werden können. Dies ist hier geschehen, so dass keine Stellplätze abzulösen sind. <b>Die Bedenken werden zurückgewiesen</b></p>
2.	29.10.2013 <b>KASSELWASSER</b>	<p>2.1 Unter Hinweis auf meine Stellungnahme vom 16. Juli 2013 bestehen zum oben genannten Bebauungsplan seitens <b>KASSELWASSER</b> keine grundlegenden Einwände, die eine Anpassung des Bebauungsplans erforderlich machen.</p> <p><i>Wie in der vorliegenden Begründung zum Bebauungsplan formuliert, ist die Entwässerung des Areals mit Anschluss an das öffentliche Kanalnetz grundsätzlich gegeben.</i></p> <p><i>Das Plangebiet ist im Mischsystem entwässert. An-</i></p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 2.1 Die Informationen werden an den Bauherren weitergegeben. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p><i>schlussmöglichkeiten bestehen in den Straßen Ihringshäuser Straße, Ostring, und Kellermannstraße.</i></p> <p><i>Sofern bestehende Hausanschlussleitungen genutzt werden sollen, muss der Bauherr im Rahmen des Entwässerungsantrages den Nachweis der hydraulischen Leistungsfähigkeit führen. Generell müssen die Leitungen den Regeln der Technik entsprechen, insbesondere hinsichtlich ihres Bauzustandes. Wir empfehlen daher dem Bauherren rechtzeitig mit KASSELWASSER in Verbindung zu treten.</i></p>	



### Abwägungs- und Beschlussvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB.

(Beteiligung mit Schreiben vom 22.10.2013)

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
3.	06.11.2013 (E-Mail) <b>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH</b> Am Fieseler Werk 19-21, 34253 Lohfelden	<p>3.1 Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsrechte i. S. V. 5 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Das neu geplante Gebäude kann problemlos von den in den angrenzenden Straßen verlegten Telekommunikationsanlagen aus versorgt werden.</p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 3.1: Die Informationen werden an den Bauherren weitergegeben. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
4.	21.11.2013 <b>Regierungspräsidium Kassel</b> <b>Dez. 31.5 Altlasten, Bodenschutz</b> Steinweg 6, 34117 Kassel	<p>4.1 In der beim HLUG geführten Altflächendatei des Landes Hessen werden Informationen über Altflächen (Altlagerungen/Altstandorte) sowie Flächen mit sonstigen schädlichen Bodenveränderungen vorgehalten, soweit diese von den Kommunen im Rahmen ihrer gesetzlichen Pflichtaufgaben gemeldet oder der zuständigen Behörde auf sonstigem Wege übermittelt werden.</p> <p>Nach entsprechender Recherche in dem danach vorliegenden Datenbestand des zugehörigen Altflächeninformationssystems ALTIS ist festzustellen, dass für den Planungsraum und dessen nähere Umgebung (ca. 100 m) keine entsprechenden Flächen erfasst sind. Da die Erfassung der Grundstücke mit stillgelegten gewerblichen und militärischen Anlagen - soweit auf ihnen mit umweltrelevanten Stoffen umgegangen wurde (Altstandorte) - in Hessen zum Teil noch nicht flä-</p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 4.1: Die Empfehlung, ergänzende Informationen bei der Wasser- und Bodenbehörde des jeweiligen Landkreises einzuholen, ist irrelevant. Hierbei handelt es sich um eine Verwechslung mit den Gegebenheiten in den Kommunen des Landkreises. Die Stadt Kassel hat als kreisfreie Stadt die Untere Wasserbehörde / Untere Bodenschutzbehörde im eigenen Haus. Diese wurde selbstverständlich beteiligt. <b>Der Hinweis wird zurückgewiesen.</b></p>

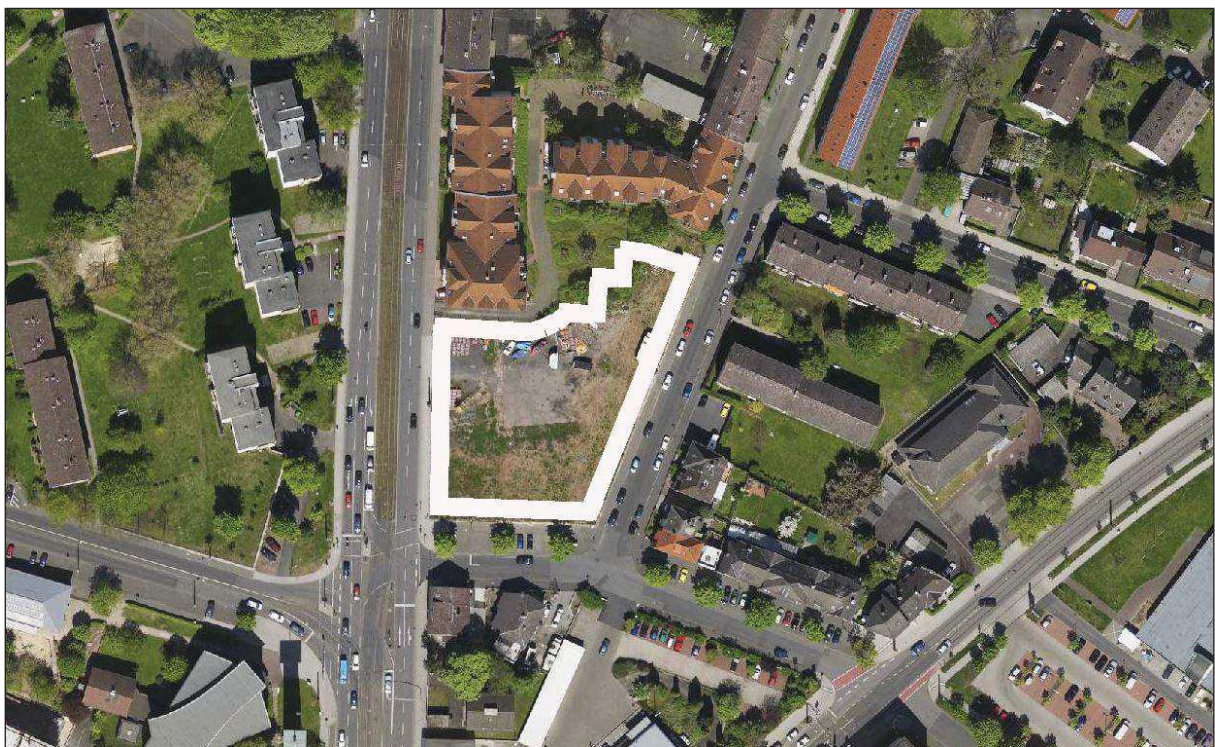
Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
5.	04.11.2013 <b>Unitymedia Hessen GmbH &amp; Co. KG</b> , Postfach 10 20 28, 34020 Kassel	<p>chendeckend erfolgt ist, sind die Daten im ALTIS nicht vollständig. Deshalb empfehle ich Ihnen, ggf. ergänzende Informationen (z. B. Auskünfte zu Betriebsstilllegungen aus dem Gewerbergister) bei der Wasser- und Bodenbehörde des jeweiligen Landkreises einzuholen.</p> <p>5.1 Im Planbereich liegen keine Versorgungsanlagen der Unitymedia Hessen GmbH &amp; Co. KG. Wir sind grundsätzlich daran interessiert, unser glasfaserbasiertes Kabelnetz in Neubaugebieten zu erweitern und damit einen Beitrag zur Sicherung der Breitbandversorgung für Ihre Bürger zu leisten. Ihre Anfrage wurde an die zuständige Fachabteilung weiter geleitet, die sich mit Ihnen zu gegebener Zeit in Verbindung setzen wird. Bis dahin bitten wir Sie, uns am Bebauungsplanverfahren weiter zu beteiligen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere oben stehende Vorgangsnummer an.</p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 5.1: Die Informationen werden an den Bauherren weitergegeben. <b>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</b></p>
6.	27.11.2013 <b>Umwelt- und Gartenamt - Untere Naturschutzbehörde -</b>	<p>6.1 Der alternativen Wärmeversorgung mittels einer Holzpelletanlage können wir aus lufthygienischer Sicht nach wie vor nicht zustimmen. Wir regen weiterhin an, die nachfolgende textliche Festsetzung aufzunehmen: „Die Verwendung fester Brennstoffe ist nicht zulässig.“  Begründung: Wie bereits ausgeführt, trägt die novellierte Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen (1. BImSchV) zwar dazu bei, dass zukünftig kleine Holzfeuerungsanlagen weniger Feinstaub und andere Luftschadstoffe freisetzen. Trotz des positiven Beitrages darf die 1. BImSchV nur als ein bundesweiter Mindeststandard angesehen werden, der für Städte mit schwerwiegenden lufthygienischen Herausforderungen keine hinreichenden und fachlich notwendigen Impulse liefert. In Großstädten sind weitergehende Beschränkungen erforderlich.</p>	<p><b>Beschlussempfehlung:</b> Zu 6.1: Es wird über den Durchführungsvertrag geregelt, dass hier ein Fernwärmeanschluss vorzusehen ist. Eine Holzpelletheizung ist nur möglich, wenn die Städtische Werke AG hier keinen Fernwärmeanschluss anbietet oder zu einem Preis der deutlich über dem für vergleichbare Objekte im Versorgungsgebiet liegt. Die Passage in der Begründung wird entsprechend angepasst. Für eine allgemeine Regelung zum Ausschluss einzelner Brennstoffe direkt im Bebauungsplan gibt es keine rechtliche Grundlage nach BauGB. <b>Der Anregung wird teilweise gefolgt.</b></p>

Ifd. Nr.	Datum der Stellungnahme Adresse	Stellungnahme	Beschlussempfehlung zu den Stellungnahmen
		<p>Die von § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB gebotene Möglichkeit des Verwendungsverbot für luftverunreinigende Stoffe wird deshalb auch in diesem Bebauungsplan genutzt.</p> <p>Auch die Begründung, die Anlagentechnik entwickelt sich weiter sowie der Hinweis auf die Festsetzung, Anforderungen des Umweltzeichens „Blauer Engel“ sind soweit vorhanden einzuhalten, erfüllen ebenfalls nur Mindeststandard.</p> <p>Der Verweis auf rechtliche Regelungen ist der besonderen lufthygienischen Situation in Kassel nicht angemessen.</p> <p>Die Europäische Kommission hat die beantragte Fristverlängerung für die Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) für den Ballungsraum Kassel mit Entscheidung vom 20. Februar 2013 nicht akzeptiert.</p> <p>Die Kommission hat darauf verwiesen, dass strengere Minderungsmaßnahmen in die entsprechenden Luftqualitätspläne aufzunehmen sind. Für die deshalb notwendige 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Kassel in 2014 ist die Stadt Kassel bereits jetzt vom Land Hessen aufgefordert „alle verhältnismäßigen Maßnahmen aufzunehmen, die zu einer Verringerung der Luftschadstoffbelastung beitragen“. In der vom Land vorgelegten Liste möglicher Minderungsmaßnahmen sind „Brennstoffsatzungen für Neubaugebiete“ ausdrücklich aufgeführt. Diese Maßnahme gehört bei Betrachtung des vorgelegten Katalogs allerdings zu den mildereren Eingriffen und sollte deshalb auch zur Vermeidung von stärkeren Einschränkungen umgesetzt werden,</p>	

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

### Begründung



Meißner Architekten BDA Lessingplatz 7 38100 Braunschweig  
Tel. 0531/2404970 Fax 0531/ 2404973 email: [hj.meissner@meissner-noll.de](mailto:hj.meissner@meissner-noll.de)

---

INHALT

<b>1</b>	<b>Allgemein</b>	
1.1	Anlass und Ziele des Bebauungsplans	3
1.2	Planverfahren	3
1.3	Lage und räumlicher Geltungsbereich	4
<b>2</b>	<b>Planungsrechtliche Rahmenbedingungen</b>	
2.1	Kommunale und regionale Entwicklungsplanung	4
2.2	Gutachten und Hinweise	5
<b>3</b>	<b>Städtebauliche Situation</b>	
3.1	Baulicher Bestand, Nutzung, Erschließung	5
3.2	Umweltbelange/ Umweltverträglichkeit	6
<b>4</b>	<b>Planungsziele</b>	
4.1	Objektplanung	8
	<i>Grundriss Untergeschoss</i>	9
	<i>Abstandsflächenplan</i>	10
	<i>Grundriss Erdgeschoss /Freiflächenplan</i>	11
	<i>Schnitte</i>	12
	<i>Ansichten</i>	13
<b>5</b>	<b>Festsetzungen des Bebauungsplans</b>	
5.1	Art der baulichen Nutzung	14
5.2	Maß der baulichen Nutzung	14
5.3	Bauweise	15
5.4	Überbaubare Grundstücksflächen	15
5.5	Erschließung	15
5.6	Grünordnung	17
5.7	Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes	17
5.8	Sonstige Festsetzungen	20
<b>6</b>	<b>Gesamtabwägung</b>	
6.1	Planungsalternativen	21
6.2	Eingriffsvermeidung	21
6.3	Auswirkungen der Planung	21
<b>7</b>	<b>Sonstige planungsrelevante Gesichtspunkte</b>	
7.1	Größe des Planungsgebietes	21
7.2	Maß der baulichen Nutzung	21
7.3	Bodenordnung	21
7.4	Kosten	21
<b>8</b>	<b>Verfahrensübersicht</b>	22
8.1	Verfahrenstermine	22
8.2	Frühzeitige Beteiligung gem. § 4(1) BauGB	22
8.3	Beteiligung gem. § 3(2) und § 4 (2) BauGB <sup>A</sup>	24

Quellen

- (1) Bonk – Maire – Hoppmann GbR: Schalltechnisches Gutachten Nr. 13067  
Garbsen, 04.02.2014,

---

## 1. Allgemein

### 1.1 Anlass, Ziel und Zweck der Planung

Im Süden des Plangebietes befand sich bis vor kurzem die historische Reithalle des ehemaligen Komplexes der Trainkaserne. Nach Abbruch des Gebäudekomplexes ist eine städtebauliche Neuordnung der Flächen möglich. Ziel ist es, analog zur Bebauung nördlich des Geltungsbereiches eine Neubebauung mit Wohnnutzung in verträglichem und städtebaulich angemessenem Maß zu ermöglichen. Ein besonderer Aspekt ist die Sicherstellung angemessener Wohn- und Lebensbedingungen gegenüber der verkehrlichen Belastung der Ihringshäuser Straße durch Orientierung und Stellung der baulichen Anlagen.

### 1.2 Planverfahren

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel hat am 10. Dezember 2012 beschlossen (Bekanntmachung am 19.12.2012), dass für den Bereich zwischen der Ihringshäuser Straße, der Kellermannstraße und dem Ostring im Stadtteil Wesertor ein Bebauungsplan Nr. VI / 18 „Kellermannstraße / Ostring“ gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden soll. Der Geltungsbereich liegt in der Gemarkung Kassel und umfasst die Flurstücke zwischen der Ihringshäuser Straße im Osten, der Kellermannstraße im Westen, dem Ostring im Süden und der nördlichen Grenze des Flurstücks 46/8. Als Ziel und Zweck der Planung wurde bestimmt, die nach Abbruch des alten Reitstalls im Süden des Geltungsbereiches brachliegenden Flächen unter Einbeziehung der umliegenden Bebauung neu zu ordnen und als Allgemeines Wohngebiet (WA) auszuweisen, um eine Grundlage für die Errichtung von Wohnraum an dieser Stelle zu schaffen. Einzelhandel sollte im Geltungsbereich ausgeschlossen werden.

Nachdem ein Investor an die Stadt Kassel herangetreten ist, der die brach liegenden ehemaligen Reithallengrundstücke gekauft hat und entsprechend der o.g. Zielsetzung entwickeln möchte, soll das Verfahren als vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren VI/18 „Kellermannstraße – Ostring“ fortgeführt werden, das für diese Grundstücke die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nutzung mit Wohnen schafft. Der Vorhabenträger beabsichtigt, eine Wohnanlage für studentisches Wohnen mit integrierten Arbeits- und Gemeinschaftsräumen alternativ gewerblich genutzte Flächen als Coworking Space oder Praxisräumen im Erdgeschoss an der Ihringshäuser Straße zu errichten und damit neue Wohnmöglichkeiten für diese Zielgruppe anzubieten und die Möglichkeit zu schaffen, den Standort für eine Wohnnutzung auf Zeit zu entwickeln. Der Geltungsbereich des ursprünglichen Aufstellungsbeschlusses wird damit geringfügig verkleinert und auf die ehemaligen Reithallengrundstücke reduziert, die grundlegende Zielsetzung bleibt erhalten.

Grundlage des Verfahrens ist die Entwurfsplanung des Büros Schneider und Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig.

Deshalb hat der Vorhabenträger, die Projektgesellschaft Ostringquartier Kassel GmbH & Co. KG, einen Antrag auf Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nach § 12 BauGB gestellt. Nach grundsätzlicher Zustimmung durch den Stadtbaurat am 02.04.2013 für den Magistrat und anschließender Prüfung rechtlicher Fragen wurde am 12.04.2013 entschieden, das Verfahren einzuleiten.

Damit unterstützt die Stadt Kassel grundsätzlich die Bestrebungen des Vorhabenträgers zur planerischen Umwidmung des Geländes. Zur Sicherstellung der Umsetzung und Übertragung aller Planungskosten auf den Vorhabenträger wird vor dem Satzungsbeschluss ein Durchführungsvertrag abgeschlossen werden.

Der Bebauungsplan wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im Sinne von

---

§ 13 a BauGB aufgestellt. Die Planung sieht die Wiederherstellung städtebaulicher Qualitäten durch die Sicherung von Baufeldern und Raumkanten zur Definition der öffentlichen Fläche vor. Es handelt sich somit um eine Maßnahme der Wiedernutzbar-  
machung von Flächen. Der Bebauungsplan trifft keine allgemeinen Festsetzungen über die zulässige Grundfläche oder die Größe der Grundfläche, sondern beschränkt sich auf die Umsetzung der Entwurfsplanung. Die durch den Baukörper und die Nebenanlagen versiegelbare Fläche beträgt maximal 3.223 m<sup>2</sup>. Sie liegt damit unterhalb von 20.000 m<sup>2</sup>.

Andere Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, liegen nicht vor. Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, werden durch den Bebauungsplan nicht ermöglicht. Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung von FFH- oder Vogelschutzgebieten sind nicht erkennbar. Die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens sind somit erfüllt.

### 1.3 Lage und räumlicher Geltungsbereich

Das zu beplanende Grundstück hat eine Größe von 0,36 ha und gehört zum Kasseler Stadtteil Wesertor.

Der Geltungsbereich wird im Westen durch die Ihringshäuser Straße, im Süden durch den Ostring und im Osten durch die Kellermannstraße begrenzt. Im Norden grenzen die Flurstücke 46/8 und 46/9 der Gemarkung Kassel, Flur 33, an den Geltungsbereich an.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 46/10, 46/11 und 46/12 der Gemarkung Kassel, Flur 33.

Sämtliche Flurstücke befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers.

## 2. Planungsrechtliche Rahmenbedingungen

### 2.1 Kommunale und regionale Entwicklungsplanung

#### 2.1.1 Siedlungsrahmenkonzept (SRK 2015), Zweckverband Raum Kassel

Das Siedlungsrahmenkonzept zeigt das Plangebiet als Fläche Siedlungsbestand.

#### 2.1.2 Regionalplan Nordhessen

Im Regionalplan 2009 (rechtskräftig seit dem 15. März 2010) ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. VI / 18 "Kellermannstraße/ Ostring" sowie dessen nähere Umgebung als „Vorranggebiet Siedlung Bestand“ dargestellt. Die Ihringshäuser Straße wird als „Bundesfernstraße mindestens vierstreifig Bestand“ und die Fuldataalstraße als „Landesstraße zwei- oder dreistreifig Bestand“ dargestellt.

#### 2.1.3 Flächennutzungsplan 2007 des Zweckverbandes Raum Kassel

Der gültige Flächennutzungsplan (FNP) 2007 (rechtskräftig seit dem 08.08.2009) stellt die Fläche des Geltungsbereiches als „gemischte Bauflächen“ dar. Das Vorhaben sieht den Bau einer 3- bis 4- geschossigen studentischen Wohnanlage mit möglichen Praxisräumen im Erdgeschoss vor, damit kann dieses aus den Festlegungen des Flächennutzungsplans entwickelt werden.

---

#### 2.1.4 Landschaftsplan zum Flächennutzungsplan

Das Plangebiet liegt im Landschaftsraum Nr. 132 "Siedlungsgebiet Nordstadt/ Wesertor". Folgende Schutz- und Pflegeziele betreffen bzw. tangieren das Plangebiet:

- Soweit als möglich durchlässige Bodenoberflächen, begrünte Dächer sowie Einrichtungen zur Regenwasserrückhaltung, -nutzung und -versickerung begrenzen/ mildern Beeinträchtigungen des Kleinklimas und des lokalen Wasserhaushaltes auf ein Mindestmaß.
- Milderung der von den großen Straßen ausgehenden Belastungen, Verbesserung der Freiraumqualität der Hauptstraßen

#### 2.2 Gutachten und Hinweise

##### 2.2.1 Schalltechnische Untersuchung

Zur Untersuchung der Immissionsbelastung aus Verkehrslärm von den umgebenden Straßen wird ein schalltechnisches Gutachten durch das Büro Bonk-Maire-Hoppmann erstellt. (Bonk-Maire-Hoppmann, 2014)

### 3. Städtebauliche Situation

#### 3.1 Baulicher Bestand, Nutzung, Erschließung

Mit dem Abbruch des Gebäudekomplexes der historischen Reithalle kann die brachliegende Fläche analog zur nördlich anschließenden Bebauung mit Wohnbebauung in einem städtebaulich angemessenen Maß bebaut werden. Die Bebauung hat dabei die verkehrliche Belastung der Ihringshäuser Straße zu berücksichtigen, um angemessene Wohn- und Lebensbedingungen sicherzustellen.

Das südliche Umfeld des Plangebietes wird überwiegend durch teilweise gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Der unmittelbar südlich angrenzende und durch Ihringshäuser Straße, Ostring und Fuldatalstraße umgrenzte Baublock ist sehr heterogen strukturiert und genutzt. Neben 2-geschossigen Einfamilienhäusern befinden sich hier eine Tankstelle sowie ein Vollversorger mit Getränkemarkt und zugehörigen Kundenparkplätzen. Zwei Discounter in unmittelbarer Nähe komplettieren das überaus gute Nahversorgungsangebot, so dass u.a. auch deshalb innerhalb des Planbereiches bis auf einen Kiosk eine Einzelhandelsnutzung ausgeschlossen ist.

Die Bereiche nördlich und westlich des Plangebiets sind überwiegend durch Zeilenbauten gekennzeichnet. Südwestlich auf der gegenüberliegenden Seite der Ihringshäuser Straße liegt ein kirchliches Gemeindezentrum mit Kita.

Der Entwurf basiert im Grundsatz auf den umgebenden städtebaulichen Dichtewerten. Er entspricht auch hinsichtlich der Geschossigkeit und der überbaubaren Fläche dem städtischen Umfeld.

Studentisches Wohnen ist an diesem Standort geeignet, um das Quartier zu arrondieren. Die besondere Wohnfunktion stärkt das Quartier östlich der Ihringshäuser Straße sowie die sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen im engeren Umfeld. Die fußläufige Erreichbarkeit der Universität und die gute Anbindung an den ÖPNV sprechen für den Standort einer studentischen Wohnnutzung, die belegbar mit einem geringeren Bestand privater Pkw verbunden ist.



---

Durch die in der Ihringshäuser Straße und Fuldastraße verkehrenden Stadtbahnlinien 3,6 und 7 ist das Plangebiet gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angeschlossen.

Das Planungsziel einer Wohnnutzung auf Zeit umzusetzen, unterstützt die Potenziale des Ortes. Die städtebaulichen Strukturen werden vervollständigt und die sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen im engeren Umfeld gestärkt. Gegenüber der Ihringshäuser Straße, dem Ostring und der Kellermannstraße entsteht eine raumwirksame bauliche Kante, die geeignet ist, einen wirksamen Schallschutz gegenüber der Wohnnutzung innerhalb des Ensembles für das studentische Wohnen zu bieten und den Blockrand zu schließen. Raumwirksam knüpft der Baukörper an die Gestaltung im Umfeld an und setzt damit ein jüngeres Zeichen zur Weiterentwicklung des Stadtteils.

### 3.2 Umweltbelange/ Umweltverträglichkeit

#### 3.2.1 Naturschutzfachliche Ausgleichsregelung, förmliche Umweltprüfung

Im Verfahren nach § 13a BauGB wird eine Umweltprüfung nicht durchgeführt und ein Umweltbericht nicht erstellt. Naturschutzfachliche Eingriffe, die auf Grund des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten im Sinne der Eingriffsregelung als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (§ 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB). Ein naturschutzfachlicher Eingriffsausgleich ist somit nicht erforderlich, eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung wird nicht vorgenommen.

Nachfolgend werden die Umweltbelange, soweit sie mit der Planung in Berührung stehen, dargelegt.

##### 3.2.1.1 Klima, Luft, Lärm, Nutzung und menschliche Gesundheit

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Ihringshäuser Straße besteht eine erhöhte Luftschadstoff- und Feinstaubbelastung. Die lokalen Klimafunktionen im Planungsgebiet sind aufgrund des innerstädtischen Standorts eingeschränkt.

##### 3.2.1.2 Natur und Landschaft

Der Planbereich ist an den angrenzenden Straßen mit dem Erhalt des ca. 1 m hohen Quadersockels gegen ein Beparken gesichert und teilweise versiegelt. Die Fläche liegt seit Herbst 2010 brach. Vorkommen geschützter Tier- oder Pflanzenarten sind nicht bekannt und aufgrund der Biotopausstattung und der relativ isolierten Lage auch nicht zu erwarten.

Die Fläche ermöglicht in den unversiegelten Bereichen derzeit eine freie Versickerung der Niederschläge.

Bezüglich der Belebung des Landschaftsbildes kommt der Fläche keine besondere Bedeutung zu.

Die Bebauung führt zu einem vollständigen Verlust der vorhandenen Vegetation und zu einer kompletten Versiegelung. Damit ist eine freie Versickerung der Niederschläge nicht mehr möglich. Andere Auswirkungen auf den Naturhaushalt sind nicht erkennbar.

Aufgrund des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13 a BauGB sind Ausgleichsmaßnahmen nicht erforderlich.

---

### 3.2.1.3 Boden/Wasser

Für den Planungsraum und dessen nähere Umgebung sind keine Altlastenverdachtsflächen erfasst.

#### Kampfmittel

Nach Auswertung vorliegender Kriegsluftbilder befindet sich das Planungsgebiet in einem Bombenabwurfgebiet des 2. Weltkrieges. Grundsätzlich muss von einem Vorhandensein von Kampfmitteln ausgegangen werden. Vor Hoch- und Tiefbauarbeiten ist eine Oberflächen-sondierung (EDV-Aufzeichnung) durchzuführen. Sollte das Sondierungsergebnis aufgrund der Bodenbeschaffenheit (Bauschutt, Schlacke, zu viel Störkörper) nicht interpretierbar sein, ist der Erdaushub baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen (mit anschließender Sohlensondierung).

### 3.2.14 Lärmschutz

Im Hinblick auf das Gebot der Konfliktbewältigung wurde im Vorfeld der Erarbeitung des vorliegenden Verkehrslärmschutzkonzeptes (Bonk-Maire-Hoppmann, 2014) für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. IV/ 18 „Kellermannstraße/ Ostring“ geprüft, ob eine Lösung der vorhandenen Geräuschkonflikte in nachgeordneten Genehmigungsverfahren so möglich ist, dass in der Summe die für das Mischgebiet und das Allgemeine Wohngebiet zulässigen Orientierungswerte nach DIN 18005 unter Berücksichtigung der Abwägungsspielräume nicht überschritten werden. Dies ist möglich.

Für schutzwürdigen Nutzungen innerhalb des Plangebietes sind Geräuscheinwirkungen zu erwarten, die durch die Immissionen des Straßenverkehrs der stark frequentierten Ihringshäuser Straße, des Ostrings und der Fuldataalstraße geprägt werden.

Bei „freier Schallausbreitung“ werden die Orientierungswerte nach DIN 18005 von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für MI-Gebiete bzw. 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete im Planbereich durch Verkehrslärm überschritten. Für den Tageszeitraum betragen die Orientierungswert-Überschreitungen bis zu 12 dB(A) für die vorgesehene Festsetzung „Mischgebiet“ bzw. 11 dB(A) für die vorgesehene Festsetzung „Allgemeines Wohngebiet“.

Betroffen in diesem Sinne ist der gesamte Planbereich. In der Nachtzeit wird der Orientierungswert für Mischgebiete bzw. für Allgemeine Wohngebiete für die Fläche im gesamten Plangebiet überschritten; dabei treten Überschreitungen bis zu 17 dB(A) auf.

Die Immissionsberechnungen wurden unter Berücksichtigung des geplanten Gebäudekomplexes durchgeführt.

Dabei werden für die innerhalb des Mischgebiets liegenden Fassadenseiten des Gebäudeteils an der Ihringshäuser Straße/ Staffelgeschoss Ostring für alle Geschosse der straßenzugewandten Fassadenseiten sowohl der Orientierungswert tags als auch nachts durchgängig überschritten. Die Überschreitungen betragen am Tage bis zu 14 dB(A), nachts bis zu 16,7 dB(A). Auf den straßenabgewandten Fassadenseiten werden die Orientierungswerte Tag und Nacht eingehalten.

Für den zur Kellermannstraße orientierten Gebäudeteil der innerhalb eines als Allgemeinen Wohngebiets ausgewiesenen Fläche liegt, errechnen sich für die Fassadenseiten Orientierungswertüberschreitungen tags und nachts, die an der straßenzugewandten Seite liegen.

Durch die Lücke zwischen dem an der Ihringshäuser Straße gelegenen Gebäudeteil und dem nördlich befindlichen bestehenden Gebäude Ihringshäuser Str. 10/10A errechnen sich

---

zusätzlich an einigen zum Hof orientierten Fassadenseiten des Gebäudeteils an der Kellermannstraße Überschreitungen des Orientierungswerts Tag und Nacht aus den Immissionen der Ihringshäuser Straße. Für den Tageszeitraum betragen die Überschreitungen bis zu 5,4 dB(A), für den Nachtzeitraum bis zu 7,0 dB(A).

Bei der Berechnung für die Außenwohnbereiche der Balkone der Staffelgeschosse ergeben sich keine Überschreitungen des Orientierungswertes.

Da die Erschließung der geplanten Tiefgarage über die vielbefahrene Ihringshäuser Straße erfolgen soll, kann der entstehende zusätzliche Wohnerschließungsverkehr vernachlässigt werden.

Zu beachten ist dabei insbesondere, dass die Errichtung des geplanten Baukörpers zu einer erheblichen Verminderung der vorhandenen Verkehrslärmbelastungen für die unmittelbar benachbarten Wohnhäuser im Bereich der Kellermannstraße führen wird.

## **4 Planungsziele**

### **4.1 Objektplanung**

#### Entwurfskonzept

Die Struktur des Baukonzeptes greift auf die stadträumlichen Qualitäten des Bestands zurück. Das Vorhaben orientiert sich zum Ostring und bildet dort einen markanten Raumabschluss.

Das gesamte Grundstück hat eine Fläche von annähernd 3.600 m<sup>2</sup>. Der Neubau erreicht eine Grundfläche von ca. 2.088 m<sup>2</sup>.

Das Bauvorhaben besteht aus einem in der Höhe differenzierten U-förmigen Baukörper mit Unterkellerung für Tiefgarage, Technik- und Fahrradabstellräumen. Der IV- bis V-geschossige Baukörper (oberes Geschoss nur Staffelgeschoss) umschließt einen begrünten Innenhof.

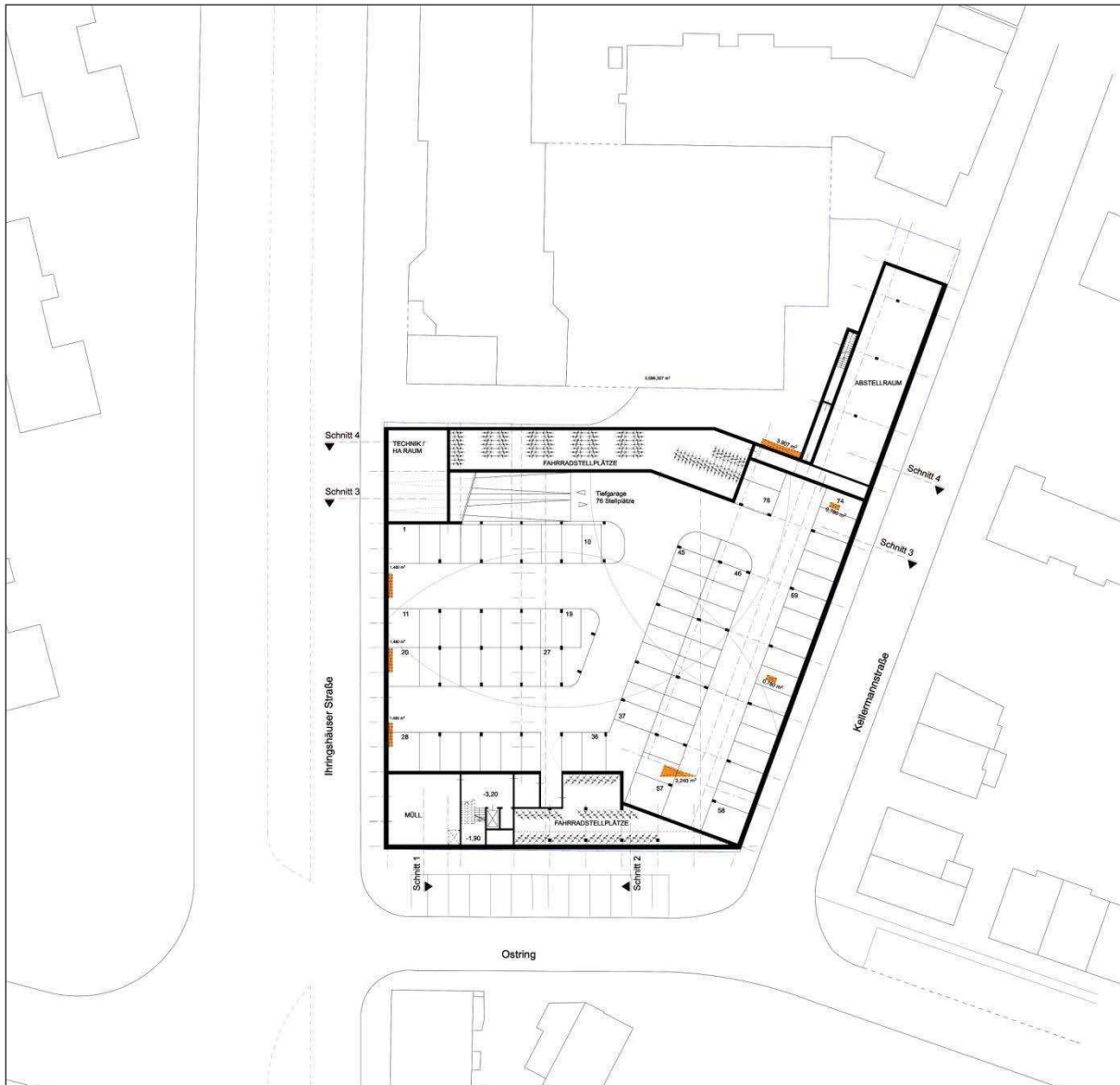
#### Geplante Nutzungen

Der Erschließungsbereich mit Concierge-Büro orientiert sich mit einer repräsentativen Treppenanlage zum Ostring. In den übrigen Flächen des Erdgeschosses sind zur Ihringshäuser Straße hin Büro- und Praxisflächen untergebracht, die einer Büro- und Praxisnutzung, zur Unterbringung studentischer Arbeits- und Gemeinschaftsräume und / oder der Unterbringung einer örtlichen Polizeistation dienen. Zur Kellermannstraße hin sowie in den Innenhof orientiert befinden sich im Erdgeschoss Apartments. Insgesamt werden über Erschließungsflure und geschlossene Laubengänge maximal 159 Apartments für studentisches Wohnen erschlossen, davon 81 1-Zimmer- und 78 2-Zimmer-Apartments. Die Größe der 1-Zimmer Apartments beträgt 21 - 27 m<sup>2</sup>, die 2-Zimmer-Apartments haben eine Größe von ca. 44 m<sup>2</sup>. Die Apartments orientieren sich mit den Aufenthaltsräumen sowohl zu den das Objekt umschließenden Straßen als auch in den Innenhof.

Das Vorhaben wird über Aufzüge als Durchlader vom Ostring und über rampenartig ausgebildete Durchgänge in den Innenhof im Nordwesten und Nordosten barrierefrei erschlossen. Sämtliche Wohnplätze sind über die Aufzugsanlage barrierefrei erreichbar.

Im Untergeschoss sind Technikräume sowie der ruhende Verkehr untergebracht. Dort befindet sich eine Tiefgarage mit 76 Stellplätzen. Offene Fahrradabstellbereiche mit abschließbaren Fahrradboxen, die ausschließlich der Erschließung der Wohnanlage dienen, bieten ausreichend Platz für die erforderlichen Fahrradabstellplätze. Gemäß textlicher Festsetzung wird von den nach der Stellplatzsatzung geforderten 2 Abstellplätzen je

Wohninheit eine auf die Apartmentgröße bezogene reduzierte Anzahl von 237  
Fahrradplätzen nachgewiesen.



Grundriss Untergeschoss o. M.  
Schneider+Sendelbach Architektengemeinschaft mbH, Braunschweig

#### Abstandsunterschreitungen durch Anforderungen des Immissionsschutzes

Unter Ausnutzung der so genannten Eigenabschirmung der geplanten Baukörper soll der schutzbedürftige Außenwohnbereich vor der maßgeblichen Schallquelle abgewandten Seite der Gebäude hofartig im Inneren der Anlage angeordnet werden. Aufgrund des Grundstückszuschnitts führt dies dazu, dass an den südöstlichen und südwestlichen Eckpunkten die aneinanderggebauten Gebäudeteile sich in einem Winkel von weniger als 120° zugekehrt sind. Die über Eck zusammenstoßenden Gebäude oder Gebäudeteile müssen durch eine Brandwand getrennt werden. Dabei unterschreiten an der südwestlichen Ecke Fenster von einem Aufenthaltsraum in insgesamt 4 Geschossen den Mindestbrandabstand dieser Wand von 5 m. Durch eine entsprechende Ausweisung der Brandabschnitte wird ein möglicher Konflikt im Brandschutzkonzept vermieden.



Abstandsflächenplan o. M.  
Schneider+Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig

### Gestaltung

Die Gebäudeteile werden in konventioneller Bauweise im Wärmedämmverbundsystem errichtet und treten als farblich abgestimmte Gebäudekörper in Erscheinung. Die Außenfassaden der Baukörper werden hell verputzt. Die Flachdächer werden als extensiv begrünte Flachdächer ausgeführt.

### Gestaltung der Außenanlagen

Der begrünte Innenhof bietet Aufenthaltsqualität für Bewohner. Sitzelemente und Treffpunkte laden zum Verweilen ein. Der Innenbereich wird komplett von Nebenanlagen freigehalten und bietet die Möglichkeit der Durchwegung in Nord-Süd-Richtung.



Grundriss Erdgeschoss/ Freiflächengestaltung o. M. (Vorhaben- und Erschließungsplan)  
Schneider+Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig

Die Fahrradabstellplätze sind über die Rampenanlage im Untergeschoss barrierefrei erreichbar.

#### Energetisches Konzept

Das Konzept sieht folgenden energetischen Baustandard vor: Die geplanten Gebäude werden in Anlehnung an die aktuelle Definition des Förderstandards der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) als Energieeffizienzhaus KfW 70 errichtet.

Als effizientes Heizsystem ist die Nutzung von Fernwärme vorgesehen, sofern die Städtische Werke AG einen Anschluss an das öffentliche Fernwärmenetz anbietet. Ist kein Fernwärmeanschluss möglich oder wird dieser zu ungünstigeren Konditionen als bei vergleichbaren Objekten im übrigen Versorgungsgebiet angeboten, so wird die Wärmeversorgung über eine Holzpelletanlage sichergestellt.

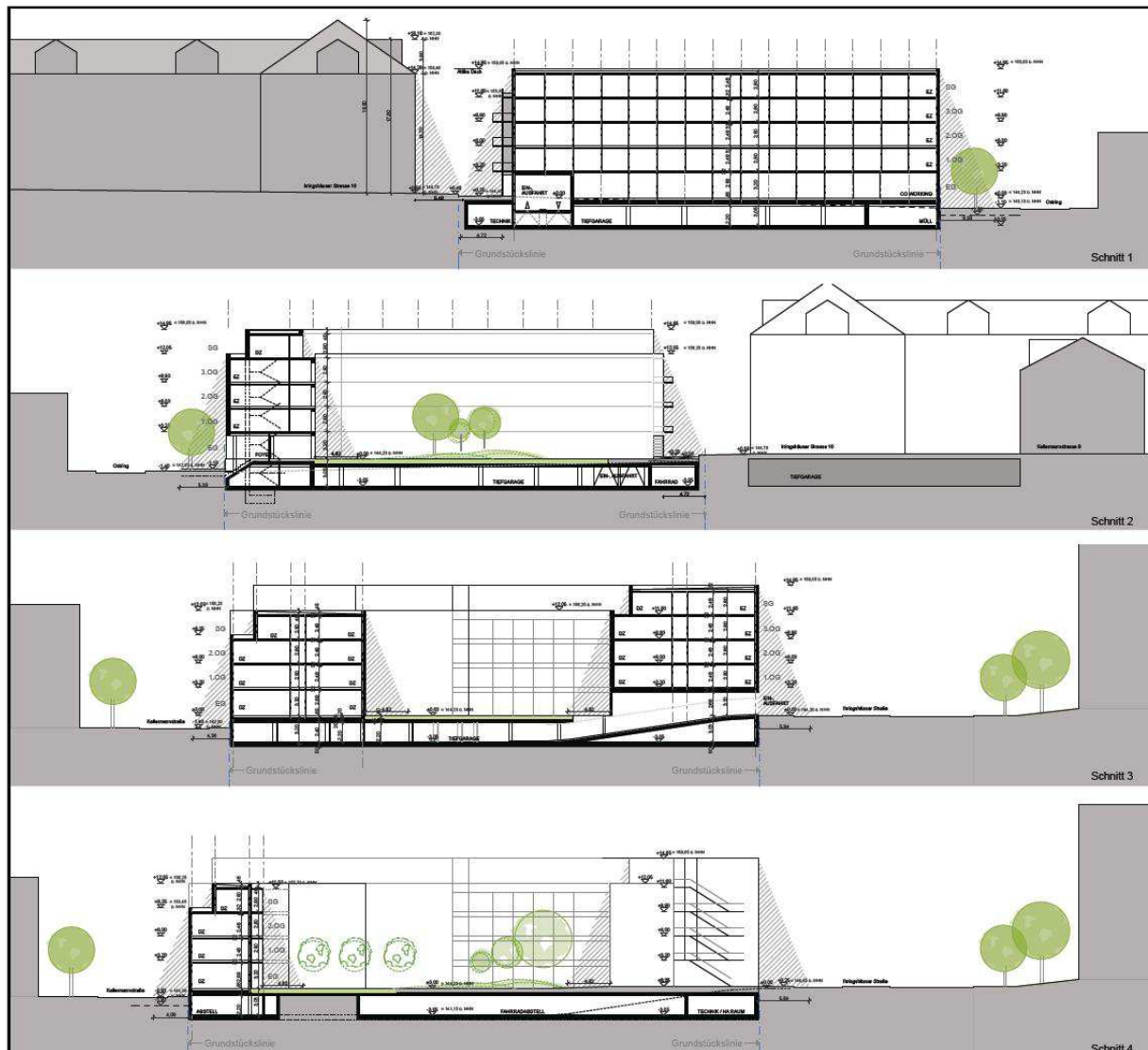
#### Verkehr

Das Grundstück ist über das bestehende Straßennetz erschlossen. Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt von der Ihringshäuser Straße.

Im Innenhofbereich sind nahe dem Zugang von der Ihringshäuser Straße 9 Stellplätze geplant, die für ein Car-Sharing Modell vorgesehen sind.

### Regenwasser

Die Ableitung des anfallenden Regenwassers der Dachflächen und Balkone wird über Fallrohre mit Anschluss an Leitungen unterhalb der Erdgeschossdecke vorgesehen. Ebenso werden Dacheinläufe vom grünen Innenhof und den befestigten Wegen der Erdgeschossdecke an Sammelleitungen angeschlossen. Der Anschluss der Regenwassersammelleitungen erfolgt an die Kanalisation.



Schnitte o. M.

Schneider+Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig



Ansichten o. M.  
Schneider+Sendelbach Architektengesellschaft mbH, Braunschweig



---

## **5 Festsetzungen des Bebauungsplans**

### **5.1 Art der baulichen Nutzung**

#### Allgemeines Wohngebiet

Der zur Kellermannstraße orientierte Teil des Plangebietes ist als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt.

Dadurch wird ermöglicht, dass hier auch die studentische Wohnanlage mit ihren kleinteiligen Wohneinheiten planerisch umsetzbar ist.

#### Mischgebiet

Der Bereich Ihringshäuser Straße zeichnet sich durch eine Gemengelage Wohnen, Büros und Dienstleistungen aus. Um auf diese Gebietscharakteristik planerisch zu reagieren und um neben der Wohnnutzung ein größeres Spektrum verschiedener Nutzungen im Erdgeschoss an dieser Straße zu ermöglichen, wird für das angrenzende Baufeld ein Mischgebiet festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt auch im Hinblick auf die städtebauliche Situation, die die Ausbildung der Eckbebauung mit einer wirksamen Raumkante sowohl zur Ihringshäuser Straße als auch zum Ostring wünschenswert erscheinen lässt. Dadurch soll auch ein möglichst wirkungsvoller Schutz des wohnungszugeordneten Freibereiches im inneren der Anlage durch Eigenabschirmung ermöglicht werden.

Die allgemein zulässige Nutzung ist Wohnen sowie im Erdgeschoss eine gewerbliche Nutzung in Form von Praxisräumen, einem Co-Working Space sowie einem Kiosk. Ausnahmsweise ist auch die Einrichtung einer örtlichen Polizeistation möglich. Ebenso sind Gemeinschaftsräume für die Studenten zulässig. Wohnen ist in diesem Bereich des Erdgeschosses nicht vorgesehen.

### **5.2 Maß der baulichen Nutzung**

Im Bebauungsplan wird das Maß der baulichen Nutzung durch die Festsetzungen der Grundflächenzahl, der Geschossflächenzahl, der Zahl der Vollgeschosse sowie von Gebäudehöhen bestimmt. Die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ), der Geschossflächenzahl (GFZ) und der Vollgeschosse orientiert sich an den im Vorhaben tatsächlich erreichten Werten.

#### **5.2.1 Grundflächenzahl**

Im Plangebiet wird eine GRZ von höchstens 0,6 festgelegt. Dies entspricht der Obergrenze für Mischgebiete, für Allgemeine Wohngebiete wird die Obergrenze überschritten, was mit dem gewünschten Konzept der Eckbebauung auf dem relativ schwer zu bebauenden Grundstück begründet werden kann. Damit ist eine angemessene Dichte für die Wohnanlage zu erzielen.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Stellflächen, Zufahrten und Nebenanlagen grundsätzlich um bis zu 50% überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8. Durch die Überdeckung von baulichen Anlagen und die Grundflächen von Stellplätzen mit Ihren Zufahrten wird dieser Wert nicht überschritten, wohl aber durch die Tiefgarage.

Einrichtungen die der studentischen Wohnraumversorgung dienen, sind in ihrer Art gekennzeichnet durch ein Gebäude mit verhältnismäßig vielen Wohneinheiten und eine entsprechend hohe Zahl von Stellplätzen für die Bewohner. Um Funktionalität und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu sichern, müssen aufgrund der Lage zwischen vorhandener Wohnbebauung und bei gleichzeitiger flächenmäßiger Beschränkung des Baugrundstücks alle erforderlichen Funktionen entsprechend des städtebaulichen Konzeptes

---

auf der begrenzt zur Verfügung stehenden Grundstücksfläche umgesetzt werden. Der Stellplatznachweis soll ausschließlich auf dem Grundstück erfolgen. Dieses erfordert den Bau einer Tiefgarage. Vor dem Hintergrund dieser schwierigen Rahmenbedingungen einerseits und andererseits des städtebaulichen Ziels, an diesem besonderen Ort eine Wohnnutzung umzusetzen, ist die bauliche Ausnutzung des Grundstückes bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 gerechtfertigt und erforderlich.

Zur Minderung des Eingriffs mit einer weitgehenden Versiegelung des Grundstücks erfolgt eine Hofbegrünung und extensive Begrünung der Flachdächer. Dachbegrünungsmaßnahmen sind geeignet, einen Teil des Oberflächenwassers zurückzuhalten.

#### 5.2.2 Geschossflächenzahl

Die maximale GFZ wird auf 2,1 festgesetzt und ergibt eine der Lage angemessene Dichte.

#### 5.2.3 Vollgeschosse

Die Zahl der Vollgeschosse wird im Bebauungsplan an der Kellermannstraße auf 3 Geschosse festgesetzt. Um zum Ostring und der Ihringshäuser Straße eine städtebaulich raumwirksame Kante zu erzielen, lässt der vorhabenbezogene Bebauungsplan hier eine Bebauung mit 4 Vollgeschossen zu.

### 5.3 Bauweise

Angelehnt an die nördlich anschließende Bebauung in der Ihringshäuser Straße sowie an die historische Bebauung des ehemaligen Reitstalls ist im Plangebiet geschlossene Bauweise vorgesehen, die dem Vorhaben entspricht und dazu dient, städtebaulich wirksame Raumkanten zu erzeugen und den schützenswerten Innenbereich größtmöglich vor Lärmeinträgen aus dem Verkehr der Ihringshäuser Straße zu schützen.

### 5.4 Überbaubare Grundstücksflächen

Die geplante Wohnanlage wird durch Baugrenzen zu einem Baufeld umschrieben. Zum Innenhof dürfen untergeordnete Bauteile, beispielsweise Balkone oder Wintergärten bis zu 1,5 m die Baugrenze überschreiten. Ziel ist die langfristige Sicherung der geschlossenen Bebauung für das Vorhaben, wie sie in der Umgebung vorhanden ist. Kleinere Planungsänderungen oder Erweiterungen bleiben dadurch möglich.

### 5.5 Erschließung

Für den Individualverkehr besteht mit der Ihringshäuser Straße im Westen eine gute Anbindung an wichtige Ausfall- und Verbindungsstraßen. Die Straßenverkehrsflächen sind ausreichend leistungsfähig, um den aus der Entwicklung des Plangebiets resultierenden Kfz-Verkehr abzuwickeln.

Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist ebenfalls sehr gut. Die Straßenbahnlinien 3,7 und 6 in der Ihringshäuser Straße bzw. Fuldastraße gewährleisten eine schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt und der Universitätsstandorte. Die Stadt Kassel hat sich den Ausbau des ÖPNV und die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs zum Ziel gesetzt.

Hinsichtlich der Nutzung von gemeinschaftlichen Verkehrssystemen kann das Vorhaben beispielhaft sein. Verschiedene Anbieter sind hier am Markt, neben Carsharing Stattoauto Kassel Kassel-einfach Mobil Carsharing GmbH und privaten Carsharing-Anbietern mit Autonotzer.de gibt es die SemesterCard in Verbindung mit einem Gutschein für die BahnCard 25.

Der Stellplatznachweis soll auf einen angemessenen Bedarf festgesetzt werden, der auf die lokalen Gegebenheiten und die Örtlichkeit entsprechend ausgerichtet ist. Bei der Bemessung der Anzahl notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze ist grundsätzlich von dem Bedarf auszugehen, der typischerweise durch die zu genehmigende bauliche Anlage und deren Nutzung ausgelöst wird.

Gemäß § 2 (1) der Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder der Stadt Kassel vom 01.03.20014, zuletzt geändert am 27.05.2013 (im Folgenden „Stellplatzsatzung genannt“) wird die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze entweder anhand der Anlage I der Stellplatzsatzung errechnet oder – davon abweichend – im Bebauungsplan festgesetzt.

Nach der Anlage I der Stellplatzsatzung wären für die Baumaßnahme 159 Einstellplätze (je Wohnung 1 Stellplatz) und ggf. 3 Stellplätze für die Praxis- bzw. Büroräume (je 35<sup>2</sup> ein Stellplatz) im EG sowie 1 Stellplatz für einen Kiosk (1 Stellplatz pro Laden < 100 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche) erforderlich. Davon wären 17 Stück für Rollstuhlfahrer vorzusehen (mind. 1 %). Hinzu kämen 319 Fahrradstellplätze (2 pro Wohnung plus 20 %, also 1 Stück, am Anteil der übrigen Stellplätze).

Aufgrund der realen Verkehrsverhältnisse, die durch die spezifischen örtlichen Bedingungen geprägt sind, wurde für den Bebauungsplan Nr. VI/18 „Kellermannstraße / Ostring“ eine von der Anlage I abweichende Anzahl von zu errichtenden Stellplätzen wie folgt ermittelt:

		Stellplatzzahl
159 Apartments	(1 Stellplatz für 1,5 Studentenapartments)	106
Coworking-Space, Arztpraxen, Polizeistation	1 Stellplatz pro 35 m <sup>2</sup> Fläche	3
Kiosk	1 Stellplatz pro Laden < 100 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche	1
76 Stellplätze in der Tiefgarage		- 76
9 Car-Sharing Stellplätze im Hof ersetzen je 5 Stellplätze		- 45
<b>Bilanz</b>		<b>+ 11</b>

Dies geschah unter den folgenden Voraussetzungen:

- Fußläufige Entfernung zur Universität
- Hoher Studentenanteil in Verbindung mit den Kennwerten von Autobesitz bei Studenten (Die 20. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks für das Jahr 2012 hat ergeben, dass gut 1 Drittel (34 %) der Studenten kein eigenes Auto haben).
- Nähe zur Haltestelle Weserspitze mit 3 Tram-Linien im jeweils 15-Minuten-Takt und sehr guter Anbindung an Innenstadt, Hauptbahnhof und IC-Bahnhof in Wilhelmshöhe
- Das Semesterticket, das jeder Student mit der Einschreibung erhält, wird aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV optimal genutzt werden können.
- Der Vorhabenträger wird am Standort gemeinsam mit einem Car-Sharing-Anbieter 9 Car-sharing- Plätze einrichten, hierfür kann von einem Ersatz von 5 Einstellplätzen durch einen Carsharing-Standort ausgegangen werden und die Zahl um 45 Einstellplätze reduziert werden.

Somit verbleiben 65 notwendige Stellplätze von 110, die in der objektbezogenen Tiefgarage nachgewiesen werden können.

---

Laut Stellplatzsatzung sind zwar keine Besucherstellplätze erforderlich, es wird aber von einem Besucheranteil von 10% ausgegangen. Die sich hieraus ergebenden 11 Stellplätze können ebenfalls in der Tiefgarage untergebracht werden.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt über die Ihringshäuser Straße. Durch die Tiefgarage werden insbesondere Parksuchverkehre sowie Einpark- und Rangiervorgänge hinter geschlossenen Türen erfolgen. Die Kellermannstraße bleibt gänzlich unbelastet vom Erschließungsverkehr des geplanten Projektes.

Im südlichen und nordöstlichen Bereich des Untergeschosses werden 2 Räume mit abschließbaren Fahrradboxen zur Aufnahme der festgesetzten 237 Fahrradstellplätze nachgewiesen. Der eine Fahrradstellplatz für die übrigen Nutzungen ist im Eingangsbereich zum Ostring hin zu schaffen.

Die fußläufige Erschließung des Vorhabens erfolgt vom Ostring über eine Treppenanlage und einen Durchgang in den Innenhof. Dieser öffnet sich im Norden der Anlage barrierefrei auch in die Ihringshäuser Straße und Kellermannstraße.

#### 5.6 Grünordnung

Als Bebauungsplan der Innenentwicklung erfolgt die Änderung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB. Wie bereits eingangs dargestellt, wird auf Umweltprüfung, Umweltbericht, zusammenfassende Erklärung und Monitoring verzichtet. Eingriffe, die auf Grund der Änderung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, gelten im Sinne von § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als erfolgt und zulässig. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich. Entsprechend wurden die vorhandenen Naturraumpotentiale aufgenommen und bewertet, es erfolgt jedoch aus den vorgenannten Gründen keine Eingriffsausgleichsplanung. Die Eingriffe werden im Rahmen der Gesamtabwägung bewertet.

Zum Schutz und zur Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen auch im städtischen Umfeld und zur Gewährleistung eines attraktiven Wohnumfelds wird festgesetzt, dass der Grundstücksanteil, der nicht überbaut oder für Stellplätze benötigt wird, gärtnerisch zu gestalten ist. Die Flachdächer werden als extensiv begrünte Flachdächer ausgeführt.

Es wird die Verwendung standortgerechter, heimischer Gehölze empfohlen.

Die grünordnerischen Festsetzungen dienen ausschließlich der Eingriffsminimierung und der Verbesserung der Aufenthaltsqualität im begrünten Innenbereich.

#### 5.7 Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Im Rahmen eines schalltechnischen Gutachtens (1, Wiedergabe in Auszügen) wurden die Immissionen aus Straßenbahnverkehr und Straßenverkehr der Ihringshäuser Straße unter Berücksichtigung des geplanten Baukörpers ermittelt. Aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand, -wall) waren dabei nicht zu untersuchen.

Für die geplanten Wohnnutzungen entlang der Ihringshäuser Straße und des Ostrings ist der Schutzanspruch eines Mischgebietes, für den Gebäudeteil an der Kellermannstraße der eines Allgemeinen Wohngebietes zu beachten.

Die Rechenergebnisse wurden in Form von Fassadenpunktberechnungen für das geplante Gebäude und Lärmkarten dargestellt. Balkone sind umlaufend für die Staffelgeschosse vorgesehen. Die Immissionsberechnung wird mit Auflistung der Außenlärmpegel aufgeführt.

---

Die Verkehrslärmsituation im Plangebiet wird durch die Immissionen des Straßenverkehrs der stark frequentierten Ihringshäuser Straße, des Ostrings und der Fuldataalstraße geprägt. Bei „freier Schallausbreitung“ werden die Orientierungswerte gemäß DIN 18005 von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für Mischgebiete MI bzw. 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete im Planbereich durch Verkehrslärm überschritten. Für den Tageszeitraum betragen die Orientierungswert-Überschreitungen bis zu 12 dB(A) im Bereich des festgesetzten „Mischgebietes“ bzw. 11 dB(A) bei dem festgesetzten „Allgemeinen Wohngebiet“.

Betroffen in diesem Sinne ist der gesamte Planbereich. In der Nachtzeit wird der Orientierungswert für Mischgebiete bzw. für Allgemeine Wohngebiete für die Fläche im gesamten Plangebiet überschritten; dabei treten Überschreitungen bis zu 17 dB(A) auf.

Dadurch wird die vorhandene Lärmsituation im Plangebiet im Hinblick auf die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 Baugesetzbuch (BauGB) abwägungsbeachtlich.

Die Immissionsberechnungen wurden unter Berücksichtigung des geplanten Gebäudekomplexes durchgeführt.

Dabei werden für die innerhalb des Mischgebiets liegenden Fassadenseiten für alle Geschosse der straßenzugewandten Fassadenseiten sowohl der Orientierungswert tags als auch nachts durchgängig überschritten. Auf den straßenabgewandten Fassadenseiten werden die Orientierungswerte Tag und Nacht eingehalten. Die Überschreitungen betragen am Tage bis zu 14 dB(A), nachts bis zu 16,7 dB(A).

Bei der Berechnung für die Außenwohnbereiche der Balkone der Staffelgeschosse ergeben sich keine Überschreitungen des Orientierungswertes.

Da die Erschließung der geplanten Tiefgarage über die vielbefahrene Ihringshäuser Straße erfolgen soll, kann der entstehende zusätzliche Wohnerschließungsverkehr vernachlässigt werden.

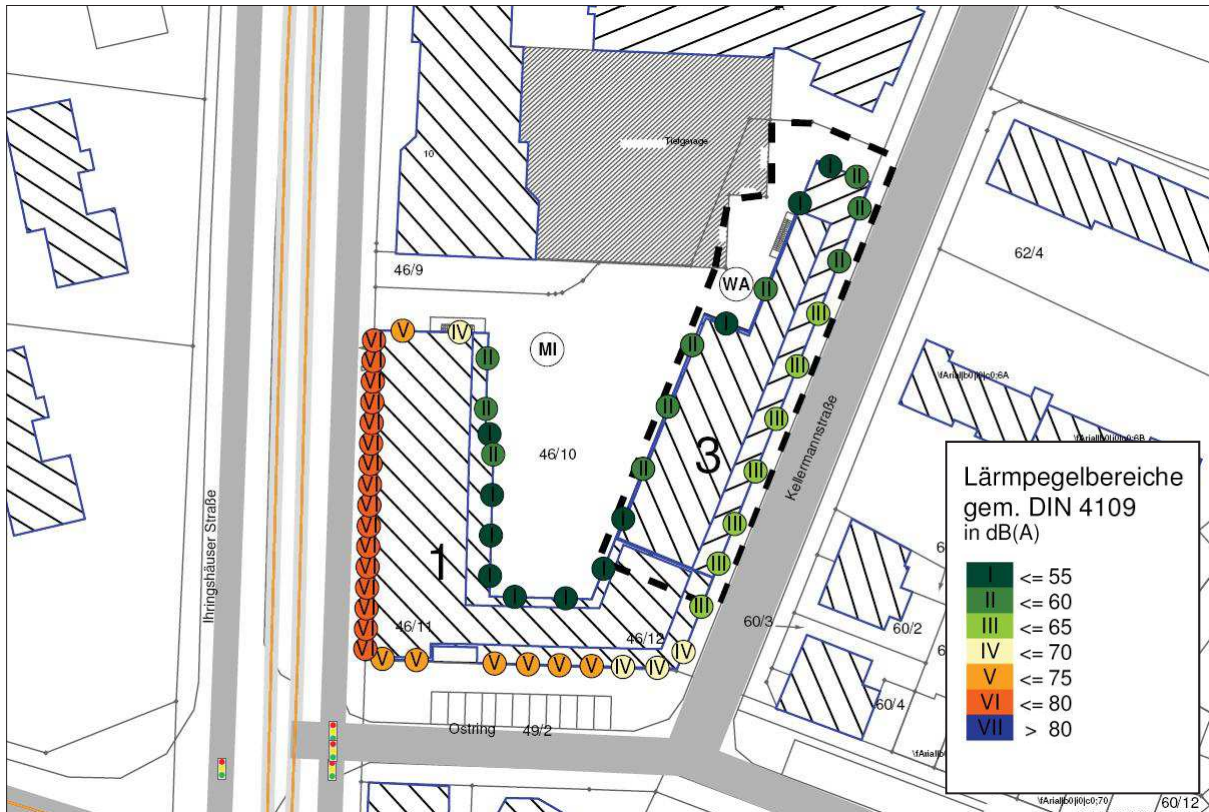
Grundsätzliche Regelungen zum passiven Schallschutz werden in der VDI-2719 dem Abschnitt 5 der DIN 4109 sowie in der 24. BImSchV getroffen. Sowohl die VDI-2719 als auch die 24. BImSchV setzen eine detaillierte Kenntnis der baulichen Verhältnisse (Geometrie der Außen- und Fensterflächen, äquivalente Absorptionsflächen der betroffenen Räume usw.) voraus. Diese Informationen liegen bei Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht vor und können nur bei dem konkreten Einzelbauvorhaben Berücksichtigung finden.

Als Grundlage für mögliche Festsetzungen im Rahmen des Bebauungsplanes wird deshalb auf die DIN 4109 abgestellt.

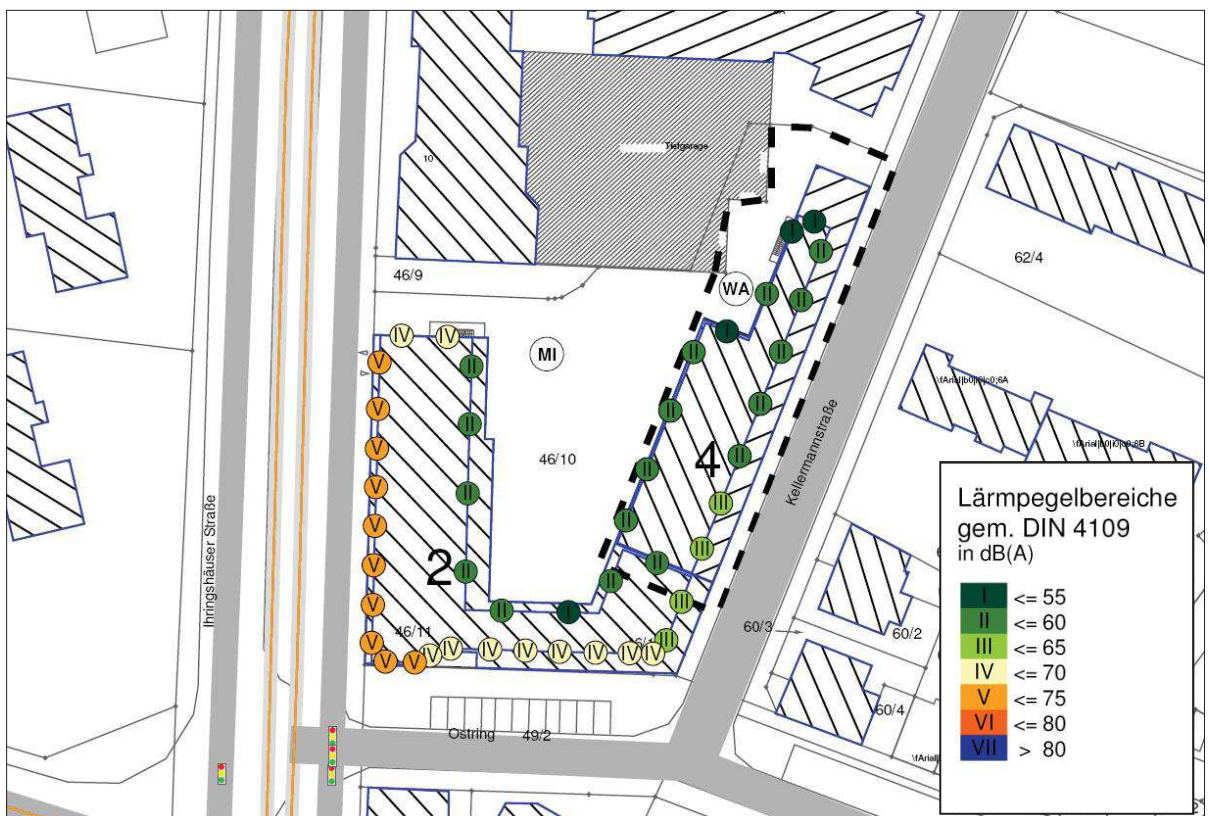
Die DIN 4109 berücksichtigt pauschale Annahmen über anzustrebende Innenpegel und das Absorptionsverhalten des betroffenen, schutzwürdigen Raumes. Die Norm legt in Abhängigkeit von der „Raumart“ (Nutzungsart, Schutzwürdigkeit) bestimmte Schalldämmmaße für das Gesamtaußenbauteil fest.

Ausgangspunkt ist der so genannte maßgebliche Außenlärmpegel, dem in 5 dB Klassen ein Lärmpegelbereich zugeordnet wird. Je nach Fensterflächenanteil und Korrekturwerten, die den Flächenanteil der Außenbauteile im Verhältnis zur Grundfläche des betroffenen Raumes berücksichtigen, wird das Schalldämmmaß für Fenster und Außenwände differenziert.

Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich entsprechend der DIN 4109 im Regelfall aus dem berechneten Beurteilungspegel *tags* gemäß:  $L_{m,a} = L_{m,T} + 3 \text{ dB(A)}$ .



Darstellung Lärmpegelbereiche Fassaden gem. DIN 4109 (ohne Staffel-Geschoss Gebäude 2 u. 4)



Darstellung Lärmpegelbereiche Fassaden gem. DIN 4109 (nur Staffel-Geschoss Gebäude 2 u. 4)

---

Die in der Plangrafik dargestellten Lärmpegelbereiche sind der erforderlichen Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen zugrunde zu legen.

In Wohnräumen, Büros und vergleichbaren Aufenthaltsräumen, die nicht zum Schlafen genutzt werden, kann die Raumbelüftung durch das zeitweise Öffnen der Fenster sichergestellt werden. Es entspricht der üblichen Nutzergewohnheit, wenn in Zeiten eines erhöhten Ruhebedürfnisses (bei Gesprächen, beim Telefonieren, Fernsehen usw.) die Fenster geschlossen gehalten werden und die Raumlüftung als „Stoßlüftung“ außerhalb dieser Zeitintervalle vorgenommen wird. Für Schlafräume und Kinderzimmer ist jedoch davon auszugehen, dass die Raumbelüftung bedingt durch die Anforderungen an den baulichen Schallschutz als „Permanentlüftung“ auch bei geschlossenem Fenster möglich sein muss. Die Maßnahmen beginnen an den Fenstern mit Optimierung der Fenstergeometrie, Begrenzung der Öffnungsweite, dem Einsatz von absorbierenden Laibungen oder von zweischaligen Kastenfenstern, welche nach außen über ein normales DrehKippfenster und nach innen über ein Drehfenster mit integrierter kippbarer Fensterklappe im unteren Bereich verfügen. Die Kippweiten des außenliegenden Zusätzlich werden hochschallabsorbierende Materialien zwischen den Fenstern angebracht. Mittels dieser Konstruktion ist eine Schallpegeldifferenz von etwa 35 dB(A) zu erzielen.

Zudem sind Maßnahmen vor den Fenstern, wie z. B. Prallscheiben, denkbar.

Wenn der Orientierungswert in der Nachtzeit überschritten wird, ist der Einbau von schalldämmten Lüftungsöffnungen mit einem Einfügungs-Dämpfungsmaß, das dem Schalldämmmaß der Fenster entspricht bei derartigen Raumnutzungen erforderlich,.

Alternativ kommt in Verbindung mit entsprechenden energetisch optimierten Baukonzepten der Einsatz zentraler Hauslüftungsanlagen in Frage. In diesen Fällen sollten die Zu- und Abluftstrecken vorzugsweise in den lärmabgewandten Hausseiten angeordnet werden und/oder mit entsprechend dimensionierten Schalldämpfern ausgestattet werden.

## 5.8 Sonstige Festsetzungen

### 5.8.1 Einfahrtsbereich

Eine Erschließung der Wohnanlage für den motorisierten Individualverkehr in den Knotenbereichen Ihringshäuser Straße/ Ostring und Ostring/ Kellermannstraße wird wegen der zu erwartenden Konflikte und Störungen ausgeschlossen. Deshalb wird ein Einfahrtbereich festgesetzt.

### 5.8.2 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen

Es sind maximal 159 Apartments zugelassen, da eine höhere Anzahl zu großen Problemen bei der Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs führen würde.

## 6 Gesamtabwägung

Mit dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird der Bau einer Anlage für studentisches Wohnen planungsrechtlich abgesichert. Studentisches Wohnen ist an diesem Standort geeignet das Quartier zu arrondieren. Die besondere Wohnfunktion stärkt das Quartier Wesertor sowie die sozialen und wirtschaftlichen Infrastrukturen im engeren Umfeld. Die gute Anbindung an den ÖPNV und die fußläufige Erreichbarkeit der Universität spricht für den Standort einer studentischen Wohnnutzung, die naturgemäß mit einem geringeren Bestand privater Pkw verbunden ist.

6.1 Planungsalternativen

Planungsalternativen wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren nicht diskutiert.

6.2 Eingriffsvermeidung

Durch einen Verzicht auf die Planung würde die Möglichkeit, diese städtebaulich bedeutsame wie schalltechnisch schwierige Situation durch eine geeignete Wohnnutzung und dementsprechend räumliche Fassung zu besetzen, ungenutzt bleiben. Die Fläche würde weiterhin als Brache bestehen bleiben.

6.3 Auswirkungen der Planung

Die Eingriffe gelten als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung als erfolgt oder zulässig. Ein Eingriffsausgleich ist nicht erforderlich.

**7 Sonstige planungsrelevante Gesichtspunkte**

7.1 Größe des Planungsgebietes

WA	ca. 1.302 m <sup>2</sup>
MI	ca. 2.277 m <sup>2</sup>
<b>Summe:</b>	<b>ca. 3.579 m<sup>2</sup></b>

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Gebiet	GRZ	max. zulässige Gebäudegrundfläche	max. zulässige Grundfläche mit Überschreitung durch Stellplätze und Garagen
WA	0,6	ca. 781 m <sup>2</sup>	ca. 1.172 m <sup>2</sup>
MI	0,6	ca. 1.366 m <sup>2</sup>	ca. 2.049 m <sup>2</sup>
<b>Summe</b> Grundfläche entspricht § 13 a Abs.1 Nr.1 BauGB			<b>ca. 3.221 m<sup>2</sup></b> max. zul. 20 000 m <sup>2</sup>

Gebiet	Gebietsgröße	GFZ	max. zulässige Geschossfläche
WA	ca. 1.302 m <sup>2</sup>	2,1	ca. 2.734 m <sup>2</sup>
MI	ca. 2.277 m <sup>2</sup>	2,1	ca. 4.782 m <sup>2</sup>
<b>Summe</b>			<b>ca. 7.516 m<sup>2</sup></b>

7.3 Bodenordnung

Die Baugebietsflächen sind vollständig im privaten Eigentum des Vorhabenträgers.

7.4 Kosten

Mit dem Vorhabenträger wird ein Durchführungsvertrag geschlossen, in dem auch die Übernahme der Kosten geregelt wird. Die Ostringquartier Kassel GmbH & Co. KG als Vorhabenträgerin verpflichtet sich darin, alle im Zusammenhang mit der Projektentwicklung anfallenden Kosten zu tragen. Für die Stadt entstehen keine Kosten.



## 8 Verfahrensübersicht

### 8.1 Verfahrenstermine

Datum	Verfahrensschritt
02.07. - 31.07.2013	frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.1 BauGB
28.10. – 29.11.2013	Offenlage und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.2 BauGB

### 8.2 Frühzeitige Beteiligung gem. § 4(1) BauGB

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB wurden Stellungnahmen zu folgenden wesentlichen Themenbereichen abgegeben und wie folgt berücksichtigt (*kursiver Text*):

#### 1. Sichtfelder an Tiefgaragenausfahrt.

Hinweis, dass für die aus der Tiefgarage ausfahrenden Fahrzeuge die vorgeschriebenen Sichtfelder (Sichtkontakt auf den Gehweg in beide Richtungen und Fahrbahn der Ihringshäuser Straße) eingehalten werden müssen.

*Der Hinweis wurde an den Objektplaner weitergeleitet.*

#### 2. Artenschutz

Eine aktuelle artenschutzrechtliche Betrachtung wird für erforderlich gehalten, sollte die Fläche noch länger ungenutzt liegen bleiben.

*Im Durchführungsvertrag werden zeitnahe Fristen für die Umsetzung des Vorhabens fixiert, sodass durch diesen Vorhaben- und Erschließungsplan eine längere Zeit fehlender Nutzung der Fläche nicht bestimmt wird.*

#### 3. Regenwasserrückhaltung

Anregung zu prüfen, ob eine oberirdische Regenwasserrückhaltung, zum Beispiel in Form eines abgedichteten Teiches oder einer Mulde möglich wäre. Da sämtliches anfallendes Niederschlagswasser in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden soll, würde dies die Kanalisation vor allem bei Starkregenereignissen entlasten und sich positiv auf das Kleinklima auswirken.

*Die Flächen, die nicht überbaut oder für Stellplätze benötigt werden, eignen sich aufgrund ihrer Größe nicht zur Anlage einer oberirdischen Regenwasserrückhaltung. Zur Gewährleistung eines attraktiven Wohnumfelds und Verbesserung des Kleinklimas werden diese gärtnerisch gestaltet. Um eine Drosselung der Ableitung anfallenden Oberflächenwassers zu bewirken, werden die Flachdächer als extensiv begrünte Flachdächer ausgeführt.*

#### 4. Nutzung von festen Brennstoffen

Ablehnung der alternativen Wärmeversorgung mittels einer Holzpelletanlage aus lufthygienischer Sicht. Die Stadt Kassel ist aufgefordert, jede Maßnahme zu ergreifen, die zur Minderung der Luftschadstoffbelastung beiträgt.

*Mit den Anforderungen, die die neue seit März 2010 in Kraft getretene 1. BImSchV hinsichtlich des Emissionsverhaltens kleiner und mittlerer Feuerungsanlagen zur Erzeugung von Wärme in privaten Haushalten und kleingewerblichen Betrieben stellt, wird dem Ziel, die Emissionen aus solchen Anlagen gering zu halten, bereits ausreichend Rechnung getragen. In der neuen 1. BImSchV werden die Emissionsgrenzwerte für Heizungsanlagen und Einzelraumfeuerungsanlagen stufenweise verschärft. In der 1. Stufe, die seit Inkrafttreten der Novelle einzuhalten ist, sind Grenzwerte festgeschrieben, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen und bereits von vielen Anlagen eingehalten werden. Die geplanten Grenzwerte der 2. Stufe, die ab dem 01.01.2015 einzuhalten sind, setzen weitere Entwicklungen in der Anlagentechnik voraus, wobei modernste Anlagen bereits heute diese Anforderungen einhalten. Ein darüber hinaus gehender Ausschluss von Brennstoffen oder bestimmten Feuerungsanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplans lässt sich städtebaulich nicht begründen.*

#### 5. Lärmimmissionen

Da für beide Gebietseinstufungen deutliche Überschreitungen vorliegen, wird die Gebietsfestsetzung Mischgebiet und Allgemeines Wohngebiet als kritisch angesehen. Es wird empfohlen, die Lärmpegelbereiche nach der schalltechnischen Untersuchung-Anlage 1 Blatt 8 und 9 in den B-Plan zu übernehmen und Ziffer 5.1 der planungsrechtlichen Festsetzungen wie folgt zu ändern:

- Der gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Für Aufenthaltsräume sind die erforderlichen Schalldämmungen der Außenbauteile durch die festgesetzten Lärmpegelbereiche (Blatt 8 und 9 / Anlage 1 der schalltechnischen Untersuchung) mit Hilfe der Tabellen 8 bis 10 der DIN 4109 zu Grunde zu legen.
- Bis auf Ziffer 5.2. und 5.3 fehlen passive Schallschutzmaßnahmen in den Festsetzungen.
- Die unter Hinweise aufgenommenen Punkte zur „Raumbelüftung bei passiven Schallschutzmaßnahmen“ sind auf jeden Fall als Festsetzung aufzunehmen.
- Wir regen weiterhin an, zusätzlich aufzunehmen, „durch geeignete Fensterkonstruktionen sicherzustellen, dass auch bei teilgeöffnetem Fenster nachts ein Innenpegel von 30 dB (A) gewährleistet wird (z. B. Hamburger-HafenCity-Fenster)“.

*Die Lärmpegelbereiche (Anlage 1 Blatt 8 und 9) werden in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan übernommen. Die Vorschläge zu weitergehenden Festsetzungen durch Text werden eingearbeitet.*

#### 6. Anpassung der Pflanzliste

Die Pflanzliste (in Bezug zur Festsetzung Nr. 4) bzgl. der Anpflanzung von Bäumen im Innenhof ist zu ändern. Die Auswahl der zu pflanzenden Bäume hat den im Plangebiet gegebenen besonderen Standortbedingungen – Freiflächen über Tiefgaragen - sowie den sich allgemein mit den Folgen des Klimawandels einhergehenden Änderungen der Wuchsbedingungen Rechnung zu tragen.

*Der Anregung wird gefolgt und die Pflanzliste folgendermaßen geändert:*

- |  |   |
|--|---|
| - Ahorn ( <i>Acer pseudoplatanus</i> , <i>A. platanoides</i> ) | - Rotahorn ( <i>Acer rubrum</i> )             |
| - Esche ( <i>Fraxinus excelsior</i> )                          | - Hainbuche ( <i>Carpinus betulus</i> )       |
| - Linde ( <i>Tilia cordata</i> )                               | - Vogelkirsche ( <i>Prunus avium</i> 'Plena') |
| - Stieleiche ( <i>Quercus robur</i> 'Fastigiata')              | - Mehlbeere ( <i>Sorbus aria</i> in Sorten)   |
| - Feldahorn ( <i>Acer campestre</i> )                          |   |

---

- Hasel ( <i>Corylus avellana</i> , <i>Corylus columa</i> )	- Pfaffenhütchen ( <i>Euonymus europeae</i> )
- Amberbaum ( <i>Liquidambar styraciflua</i> )	- Schneeball ( <i>Viburnum opulus</i> )
- Zierapfel ( <i>Malus in Sorten</i> )	- Forsythie ( <i>Forsythia</i> )
- Liguster ( <i>Ligustrum vulgare</i> )	- Flieder ( <i>Syringa vulgaris</i> )

### 8.3 Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §3 Abs. 2 und §4 Abs. 2 BauGB wurden Stellungnahmen zu folgenden wesentlichen Themenbereichen abgegeben und wie folgt berücksichtigt (*kursiver Text*):

#### 1. Sichtfelder an Tiefgaragenausfahrt

Hinweis, dass für die aus der Tiefgarage ausfahrenden Fahrzeuge die vorgeschriebenen Sichtfelder auf den Gehwegbereich eingehalten werden. Der Sichtkontakt auf den Gehweg muss in beide Richtungen und auf die Fahrbahn der Ihringshäuser Straße konfliktlos möglich sein. Der Nachweis hierfür wurde bislang nicht erbracht.

*Es wird in den Durchführungsvertrag aufgenommen, dass die vorgeschriebenen Sichtfelder auf den Gehwegbereich eingehalten werden müssen.*

#### 2. Car-Sharing Plätze nicht in Stellplatzbilanzierung einbeziehen

Eine Mitbilanzierung in Bezug auf die Stellplatzabläse ist in der Stellplatzsatzung nicht vorgesehen. Unter korrekter Anwendung der Satzung fällt die Bilanz negativ aus, die entstehende Differenz ist der Stadt abzulösen.

*Es greift hier § 2 (1) der Stellplatzsatzung, nach dem im Bebauungsplan von der Anlage I der Stellplatzsatzung abweichende Zahlen festgelegt werden können. Dies ist hier geschehen, so dass keine Stellplätze abzulösen sind.*

#### 3. Informationen über Altablagerungen/Altstandorte bei der Wasser- und Bodenbehörde des Landkreises

Da die Erfassung der Grundstücke mit stillgelegten gewerblichen und militärischen Anlagen - soweit auf ihnen mit umweltrelevanten Stoffen umgegangen wurde (Altstandorte) - in Hessen zum Teil noch nicht flächendeckend erfolgt ist, sind die Daten im ALTIS nicht vollständig. Deshalb ggf. ergänzende Informationen (z. B. Auskünfte zu Betriebsstilllegungen aus dem Gewerbeverzeichnis) bei der Wasser- und Bodenbehörde des jeweiligen Landkreises einzuholen.

*Die Empfehlung ist irrelevant. Die Stadt Kassel hat als kreisfreie Stadt die Untere Wasserbehörde / Untere Bodenschutzbehörde im eigenen Haus. Diese wurde selbstverständlich beteiligt.*

#### 4. Alternative Nutzung einer Holzfeuerungsanlage

Der alternativen Wärmeversorgung mittels einer Holzpelletanlage kann aus lufthygienischer Sicht nach wie vor nicht zugestimmt werden. Es sollte die textliche Festsetzung aufgenommen werden:

„Die Verwendung fester Brennstoffe ist nicht zulässig.“

*Es wird über den Durchführungsvertrag geregelt, dass hier ein Fernwärmeanschluss vorzusehen ist. Eine Holzpelletheizung ist nur möglich, wenn die Städtische Werke AG hier*

---

*keinen Fernwärmeanschluss anbietet oder zu einem Preis der deutlich über dem für vergleichbare Objekte im Versorgungsgebiet liegt. Die Passage in der Begründung wird entsprechend angepasst. Für eine allgemeine Regelung zum Ausschluss einzelner Brennstoffe direkt im Bebauungsplan gibt es keine rechtliche Grundlage nach BauGB.*

aufgestellt:

Kassel, den 13.02.2014

gez. Flore

---

(Stadt Kassel)

---

(Meißner Architekten BDA)

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

### Festsetzungen durch Text

#### Planungsrechtliche Festsetzungen

- 1 **Bedingte Festsetzung (§ 9 Abs. 2 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 3a BauGB):**  
Im Rahmen der festgesetzten Nutzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.
- 2 **Art der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. mit §§ 1 bis 15 BauNVO)**
  - 2.1 Allgemeines Wohngebiet (§ 4 Abs. 2 BauNVO)  
Im Allgemeinen Wohngebiet sind folgende Nutzungen zulässig:
    - Wohnen
  - 2.2 Mischgebiet (§ 6 Abs. 2 BauNVO)  
Im Mischgebiet sind Nutzungen wie folgt zulässig:
    - Wohnen
    - Im Erdgeschoss zusätzlich: Büro und Praxisräume

Wohnen ist im Erdgeschoss nur auf der zum Innenhof hin ausgerichteten Seite zulässig.

Ausnahmsweise sind im Erdgeschoss zulässig:

    - Gemeinschaftsräume für Studenten
    - Eine örtliche Polizeistation
    - Ein Kiosk mit einer maximalen Verkaufsfläche von 50 m<sup>2</sup>

Weitere Einzelhandelsbetriebe sind ausgeschlossen.
  - 2.3 Insgesamt sind maximal 159 Wohneinheiten zulässig.
  - 2.4 Im gesamten Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind Werbeanlagen ausgeschlossen.
  - 2.5 Im Rahmen dieser Festsetzungen sind nur solche Vorhaben zulässig, zu denen sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zum Vorhaben- und Erschließungsplan verpflichtet.
- 3 **Maß der baulichen Nutzung (§9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. mit §§ 16 bis 21a BauNVO)**
  - 3.1 Bezogen auf die Grundflächenzahl und die Geschossflächenzahl werden das Allgemeine Wohngebiet und das Mischgebiet wie ein einziges Baugebiet behandelt.
  - 3.2 Eine Überschreitung der festgesetzten zulässigen Grundflächenzahl von GRZ 0,6 ist gemäß §19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO für oberirdische Pkw-Stellplätze und ihre Zufahrten bis zu einer GRZ von 0,8 durch die Tiefgarage bis insgesamt 0,9 zulässig.
  - 3.3 Im Allgemeinen Wohngebiet WA wird die
    - Traufhöhe mit maximal 154,0 m üNNH
    - Gebäudehöhe mit maximal 157,0 m üNNHfestgesetzt.

- 3.4 Im Mischgebiet MI wird die
- Traufhöhe mit maximal 157,0 m üNNH
  - Gebäudehöhe mit maximal 159,0 m üNNH
- festgesetzt.
- 3.5 Die Festsetzung der Traufhöhe bezieht sich auf die Höhe der Attika des Geschosses unterhalb des Staffelgeschosses.
- 3.6 Gebäudehöhe im Sinne dieser Festsetzungen ist die obere Begrenzungskante der Dachflächen.
- 4 Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten (§9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)**
- 4.1 Die Tiefgarage ist nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und den festgesetzten Flächen für Tiefgaragen zulässig.
- 4.2 Zur Erschließung des Studentischen Wohngebietes ist ausschließlich eine gebündelte Zu- und Ausfahrt an der Ihringshäuser Straße zulässig.
- 4.3 Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
- 4.4 Außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ist die Anlage von maximal 9 ebenerdigen Stellplätzen zulässig.
- 4.5 Abweichend von der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel sind insgesamt mindestens 110 Stellplätze nachzuweisen. Bis zu 45 davon können über Carsharing-Stellplätze nachgewiesen werden (je 1 Carsharing-Platz = 5 Stellplätze). Ebenfalls abweichend von der Stellplatzsatzung sind mindestens 237 Fahrradstellplätze nachzuweisen.
- 5 Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)**
- Im Innenhof sind Laubbäume als Hochstämme, Sträucher und Hecken gemäß Artenliste zu pflanzen.
- 6. Festsetzungen vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**
- 6.1 Der gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrslärm vorbelastete Zone. Für Aufenthaltsräume sind die erforderlichen Schalldämmungen der Außenbauteile durch die festgesetzten Lärmpegelbereiche (Blatt 8 und 9/ Anlage 1 der schalltechnischen Untersuchung) mit Hilfe der Tabellen 8 bis 10 der DIN 4109 zu Grunde zu legen.
- 6.2 Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind vorzugsweise in den straßenabgewandten Seiten der Gebäude anzuordnen.
- 6.3 Bei Schlafräumen und Kinderzimmern sowie Räumen mit einem vergleichbaren Schutzanspruch in der Nachtzeit ist die erforderliche Raumlüftung bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen, soweit ein Beurteilungspegel von 45 dB(A) in der Nachtzeit überschritten wird.  
Durch geeignete Fensterkonstruktionen ist sicherzustellen, dass auch bei teilgeöffnetem Fenster nachts ein Innenpegel von 30 dB (A) gewährleistet wird (z. B. Hamburger-HafenCity-Fenster).
- 6.4 Eine geeignete Raumbelüftung kann u.a. erreicht werden durch:
- eine zentrale Hauslüftungsanlage
  - eine Querlüftung über Lüftungsöffnungen oder Fenster in der der Lärmquelle abgewandten Hausseite
- oder
- schalldämmte Lüftungsöffnungen mit einer Einfügungsdämpfung die dem Schalldämm-Maß der Fenster entspricht
- 7. Gebiete, in denen bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr.23a BauGB)**
- Grundlage für die Verwendung von Brennstoffen ist generell die 1. BImSchV. Soweit vorhanden, sind aktuellere Anforderungen des Umweltzeichens "Blauer Engel" einzuhalten
- Baurechtliche Festsetzungen gemäß § 81 Hessische Bauordnung**
- 8 Dächer (§ 81 Abs. 1 Nr. 1 HBO)5**
- Innerhalb der Baufenster WA und MI sind nur begrünte Dächer mit einer Neigung von maximal 5% zulässig.
- 9 Gestaltung der Grundstücksfreiflächen (§ 81 Abs. 1 Nr. 5 HBO)**
- 9.1 Mindestens 20% der Grundstücksflächen sind als Grünflächen (Vegetationsflächen) herzustellen und dauerhaft zu pflegen.
- 9.2 Flächen für Restwertstoffsammelstellen und Entsorgungsbehälter, die nicht in die Bebauung integriert sind, sind mit Sichtschutzhecken einzugrünen bzw. mit Rankgerüsten zu umgeben und mit Rankgewächsen dauerhaft zu begrünen.

**Pflanzliste**

- Ahorn (*Acer pseudoplatanus*, *A. platanoides*)
- Esche (*Fraxinus excelsior*)
- Linde (*Tilia cordata*)
- Stieleiche (*Quercus robur* 'Fastigiata')
- Feldahorn (*Acer campestre*)
- Rotahorn (*Acer rubrum*)
- Hainbuche (*Carpinus betulus*)
- Vogelkirsche (*Prunus avium* 'Plena')
- Mehlbeere (*Sorbus aria* in Sorten)
- Hasel (*Corylus avellana*, *Corylus columa*)
- Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*)
- Zierapfel (*Malus* in Sorten)
- Liguster (*Ligustrum vulgare*)
- Pfaffenhütchen (*Euonymus europeae*)
- Schneeball (*Viburnum opulus*)
- Forsythie (*Forsythia*)
- Flieder (*Syringa vulgaris*)

**Hinweise:**

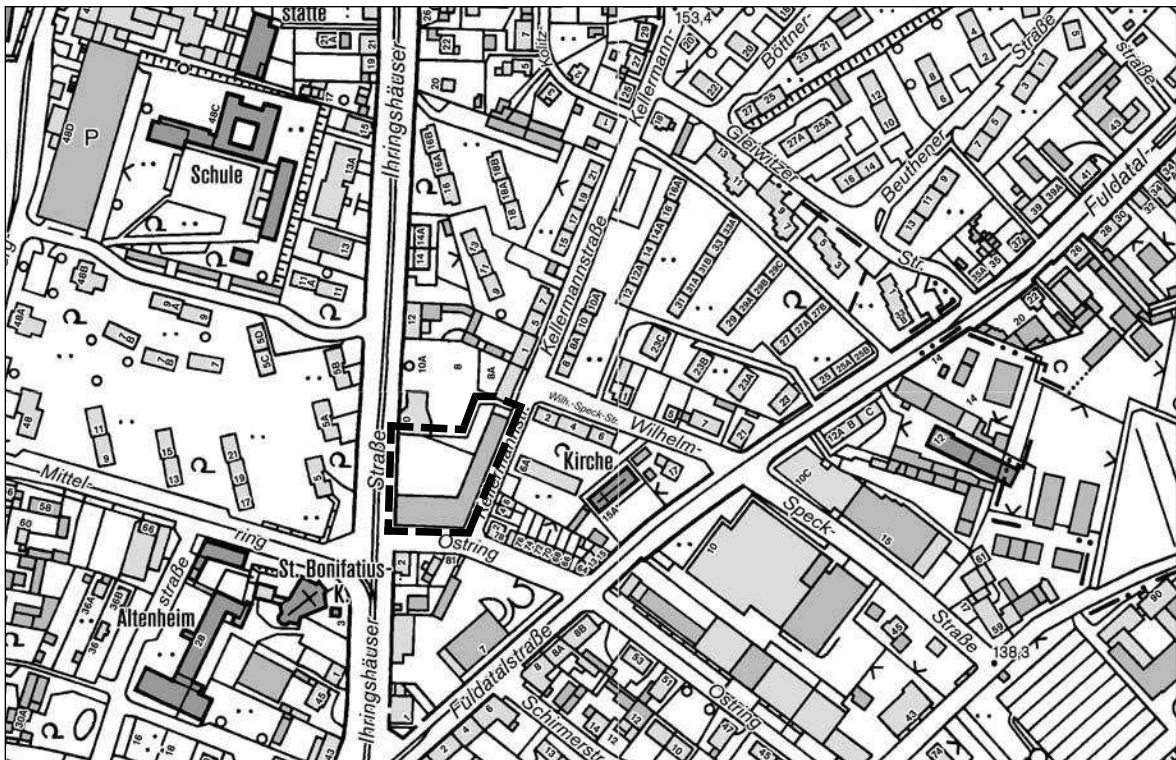
1. Parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans wird ein Durchführungsvertrag gemäß §12 BauGB zwischen der Stadt Kassel und dem Vorhabenträger abgeschlossen.
2. Der Geltungsbereich befindet sich in einem Bombenabwurfgebiet. Vom Vorhandensein von Kampfmitteln muss grundsätzlich ausgegangen werden. In den Bereichen, in denen durch Nachkriegsbebauungen bereits bodeneingreifende Baumaßnahmen bis zu einer Tiefe von mindestens 4 Metern durchgeführt wurden sowie bei Abbrucharbeiten sind keine Kampfmittelräummaßnahmen notwendig. Bei allen anderen Flächen ist eine systematische Überprüfung (Sondieren auf Kampfmittel, gegebenenfalls nach Abtrag des Oberbodens) vor Beginn der geplanten Bauarbeiten auf den Grundstücksflächen erforderlich, auf denen bodeneingreifende Maßnahmen stattfinden. Eine EDV-gestützte Datenaufnahme unter Verwendung der Gauß-Krüger-Koordinaten und des Datenmoduls KMIS-R ist erforderlich. Sollte das Sondierungsergebnis aufgrund der Bodenbeschaffenheit (Bauschutt, Schlacke, zu viel Störkörper) nicht interpretierbar sein, ist der Erdaushub baubegleitend auf Kampfmittel zu überwachen (mit anschließender Sohlensondierung). Kontakt: Hessischer Kampfmittelräumdienst, Luisenplatz 2, 64283 Darmstadt
3. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen oder Garagen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder für das Gebiet der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung.
4. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung
5. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist nicht von dem „Kunstwerk 7000 Eichen“ betroffen.

**Rechtsgrundlagen:**

- Baugesetzbuch (BauGB) vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548)
- Planzeichenverordnung (PlanzV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95).
- Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2794)
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert 02. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943)
- Hessisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (HAGBNatSchG) vom 20. Dezember 2010 (GVBl. I 2010 S.629), zuletzt geändert 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458)
- Hessische Bauordnung (HBO) vom 03.12.2010 (GVBl. I S. 274), zuletzt geändert 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622).
- Hessische Gemeindeordnung (HGO) vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert 27. Mai 2013 (GVBl. I S. 218).
- Hessisches Wassergesetz (HWG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert 13. Dezember 2012 (GVBl. S. 622).
- Hessisches Gesetz über das öffentliche Vermessungs- und Geoinformationswesen (HVGG) vom 6. September 2007 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert 27. September 2012 (GVBl. S. 290).
- Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler (Denkmalschutzgesetz) in der Fassung vom 05. September 1986 (GVBl. I, S. 262), zuletzt geändert 21. November 2012 (GVBl. S. 444).
- Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel (Baumschutzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.
- Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)



### Bebauungsplanentwurf

Stand: Satzungsbeschluss

Meißner Architekten BDA Lessingplatz 7 38100 Braunschweig  
Tel. 0531/2404970 Fax 0531/ 2404973 email: [hj.meissner@meissner-noll.de](mailto:hj.meissner@meissner-noll.de)

Stand: 06. Februar 2013



## Verfahrensvermerke (beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB)

Planunterlagen hergestellt nach dem unter Zugrundelegung der Flurkarte entstehenden Kartenwerk durch das Ingenieurbüro für Vermessungstechnik Dirk Freund, Uhlandstraße 10, 34246 Vellmar.  
Vellmar, den, 13.05.2013

Vermessungsbüro

gez. D. Freund

Vermessungsingenieur

Es wird bescheinigt, dass die Grenzen und Bezeichnungen der Flurstücke mit dem Nachweis des Liegenschaftskatasters nach dem Stand vom 15.03.2013 übereinstimmen.  
(Zuständigkeit nach § 15 (2) Nr. 2 HVGG).

Hofgeismar, den 13.09.2013

**Amt für Bodenmanagement Korbach**  
**Außenstelle Hofgeismar**  
**Manteuffel- Anlage 4, 34369 Hofgeismar**

Im Auftrag ..... gez. .... Bolle.....

Aufgestellt,

Kassel, den 12.10.2013

gez. Christof Nolda

gez. Carl Flore

Stadtbaurat

Als Bebauungsplan-Entwurf zur öffentlichen Auslegung beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 des BauGB am 07.10.2013.

Kassel, 24.10.2013

Die Stadtverordnetenversammlung

gez. Petra Friedrich

Stadtverordnetenvorsteherin

Öffentlich auszulegen in der Zeit vom 28.10.2013 bis einschließlich 29.11.2013.

Kassel, 23.10.2013

Der Magistrat

gez. Christof Nolda

Stadtbaurat

Hat öffentlich ausgelegen gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauGB vom 28.10.2013 bis einschließlich 29.11.2013. Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung wurden bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. 243 vom 19.10.2013.  
Kassel, 02.12.2013

Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz

gez. M. Lindemann

Technischer Angestellter

Der Inhalt dieses Bebauungsplanes mit seinen Festsetzungen wurde am ..... von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.

Kassel,

Die Stadtverordnetenversammlung

Stadtverordnetenvorsteherin

### AUSFERTIGUNG

Der Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen, wird hiermit ausgefertigt.

Kassel,

Der Magistrat

Oberbürgermeister

Der von der Stadtverordnetenversammlung als Satzung beschlossene Bebauungsplan ist, gemäß § 10 Abs. 3 BauGB, ortsüblich bekannt zu machen.

Kassel,

Der Magistrat

Oberbürgermeister

Der Satzungsbeschluss wurde bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. vom .....

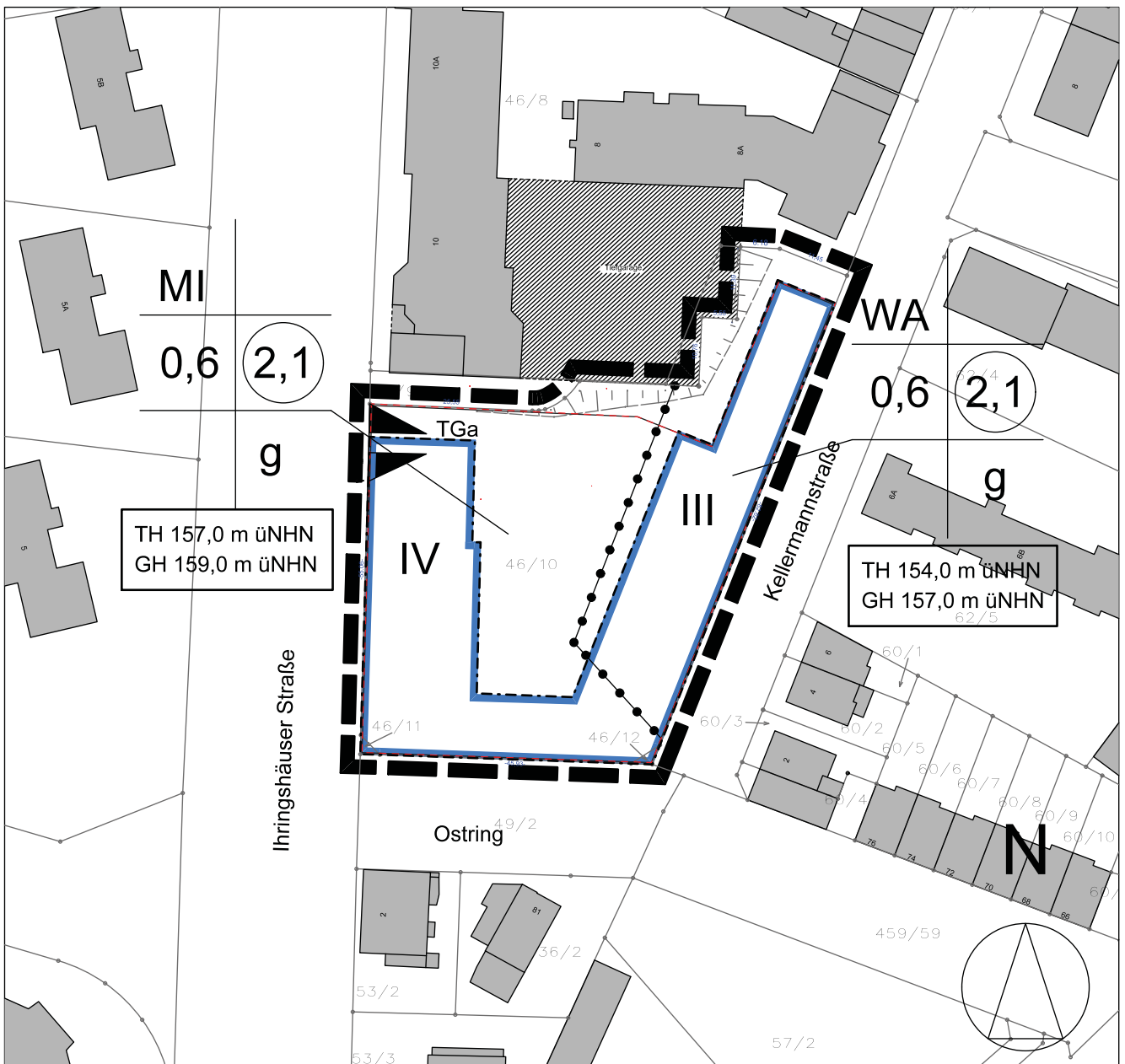
Der Bebauungsplan ist damit in Kraft gesetzt worden.  
Kassel,

Der Magistrat

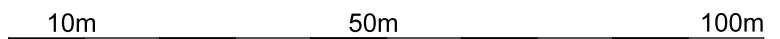
Stadtbaurat

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)



Maßstab 1 :1000



Gemarkung: Kassel  
 Flur: 33  
 Karte: Ingenieurbüro für Vermessungstechnik  
 und Geoinformatik  
 Dipl.-Ing. Dirk Freund  
 Stand: Januar 2013

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

### Planzeichenerklärung


#### Art der baulichen Nutzung

- WA** Allgemeines Wohngebiet  
**MI** Mischgebiet

#### Maß der baulichen Nutzung, Höhen baulicher Anlagen

- 0,6** Grundflächenzahl  
**(2,1)** Geschossflächenzahl  
**III** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß  
**GH 159,0** Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß  
**TH 157,0** Traufhöhe als Höchstmaß




#### Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

- g** geschlossene Bauweise  
 Baugrenze

#### Verkehrsflächen

-  Einfahrtsbereich

#### Sonstige Festsetzungen

-  Grenze des Geltungsbereiches  
 Nutzungsabgrenzung  
 TGa Fläche für Tiefgaragen

# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

Festsetzung der maßgeblichen Außenlärmpegel Fassaden  
gem. DIN 4109  
(ohne Staffel-Geschoss Gebäude 2 u. 4)





# Kassel documenta Stadt

## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

Festsetzung der maßgeblichen Außenlärmpegel Fassaden  
gem. DIN 4109  
(nur Staffel-Geschoss Gebäude 2 u. 4)





## Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI / 18 "Kellermannstraße / Ostring" (Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13 a BauGB)

### Vorhaben- und Erschließungsplan





**Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der  
Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße / Ostring“  
gemäß § 12 Baugesetzbuch**

zwischen

der Stadt Kassel - vertreten durch den Magistrat -  
Obere Königsstraße 8, 34117 Kassel

- nachfolgend „Stadt“ genannt -

und

der Projektgesellschaft Ostringquartier Kassel GmbH & Co.KG

- vertreten durch den Geschäftsführer [REDACTED]

Kastanienallee 2  
31224 Peine

- nachfolgend „Vorhabenträger“ genannt -

## **Vorhaben**

**Errichtung eines Studentenwohnheims auf dem ehemaligen Reitstallgelände**

## **Präambel**

Der Vorhabenträger beabsichtigt, auf den Grundstücken in der Gemarkung Kassel, Flur 33, Flurstücke 46/10, 46/11 und 46/12 ein Studentenwohnheim mit zusätzlicher Nutzung im Erdgeschoss zu bauen. Der Vorhabenträger ist Eigentümer aller betroffenen Grundstücke.

Zu diesem Zweck hat der Vorhabenträger der Stadt einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt und verpflichtet sich zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahme sowie der Trägung der Planungs- und Erschließungskosten, sobald der Satzungsbeschluss nach § 10 (1) Baugesetzbuch (BauGB) vorliegt bzw. eine Baugenehmigung nach § 33 BauGB erteilt wurde.

Abweichend von § 2 (1) der Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder der Stadt Kassel vom 01.03.2001, zuletzt geändert am 27.05.2013 (im Folgenden „Stellplatzsatzung genannt“), wird aufgrund von § 2 (3) der Stellplatzsatzung eine geringere Zahl an Stellplätzen als ausreichend erachtet. Gemäß § 2 (1) der Stellplatzsatzung wird die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze entweder anhand der Anlage I der Stellplatzsatzung errechnet oder – davon abweichend – im Bebauungsplan festgesetzt. Nach der Anlage I der Stellplatzsatzung wären für die Baumaßnahme 159 Einstellplätze (je Wohnung 1 Stellplatz) und ggf. 3 Stellplätze für die Pra-

xis- bzw. Büroräume (je 35 <sup>2</sup> ein Stellplatz) im EG sowie 1 Stellplatz für einen Kiosk (1 Stellplatz pro Laden < 100 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche) erforderlich. Davon wären 2 Stück für Rollstuhlfahrer vorzusehen (mind. 1 %). Hinzu kämen 319 Fahrradstellplätze (2 pro Wohnung plus 20 %, also 1 Stück, am Anteil der übrigen Stellplätze). Aufgrund der realen Verkehrsverhältnisse, die durch die spezifischen örtlichen Bedingungen geprägt sind, wurde für den Bebauungsplan Nr. VI/18 „Kellermannstraße / Ostring“ eine von der Anlage I abweichende Anzahl von zu errichtenden Stellplätzen ermittelt. Dies geschah unter den folgenden Voraussetzungen:

- Fußläufige Entfernung zur Universität
- Hoher Studentenanteil in Verbindung mit den Kennwerten von Autobesitz bei Studenten (Die 20. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks für das Jahr 2012 hat ergeben, dass gut 1 Drittel (34 %) der Studenten kein eigenes Auto haben).
- Nähe zur Haltestelle Weserspitze mit 3 Tram-Linien im jeweils 15-Minuten-Takt und sehr guter Anbindung an Innenstadt, Hauptbahnhof und IC-Bahnhof in Wilhelmshöhe
- Das Semesterticket, das jeder Student mit der Einschreibung erhält, wird aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV optimal genutzt werden können.

Der Vertrag regelt auch die Sicherstellung der notwendigen Stellplätze.

Von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel ist am 7. Oktober 2013 die Offenlage eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a (2) BauGB beschlossen worden. Der Flächennutzungsplan wird nach § 13a (2) Nr. 2 BauGB entsprechend den Vorgaben dieses Planes geändert.

## § 1

### Vertragsgegenstand

- (1) Gegenstand des Vertrages sind die Planung und Durchführung des Vorhabens und die Erschließung des Grundstückes im Vertragsgebiet. Die Grundlage für die Umsetzung des Vorhabens ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VI/18 „Kellermannstraße / Ostring“ inklusive des zugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplans.
- (2) Das Vertragsgebiet umfasst die im Lageplan (Anlage 1) umgrenzten Grundstücke.

## § 2

### Grundlagen

- (1) Dem Vertrag liegen zugrunde:
  1. der Lageplan mit den Grenzen des Vertragsgebietes (Anlage 1),
  2. der Plan zur Durchführung des Vorhabens (Vorhabenbezogener Bebauungsplan, Entwurf, Anlage 2).
- (2) Die Anlagen sind wesentlicher Bestandteil dieses Vertrages.

## § 3

### Beschreibung des Vorhabens

- (1) Das Vorhaben beinhaltet den Bau einer Wohnanlage für studentisches Wohnen. Im Erdgeschoss entlang der Ihringshäuser Straße werden darüber hinaus Büro- und Praxisräume eingerichtet, die einer Büro- und Praxisnutzung, zur Unterbringung studentischer Arbeits- und Gemeinschaftsräume und / oder der Unterbringung einer örtlichen Polizeistation dienen. Im Erdgeschoss wird Wohnen ausschließlich zum Innenhof hin und entlang der Kellermannstraße stattfinden. Im Flügel Ihringshäuser Straße wird, angrenzend an den Bereich des Foyers, ein Büro für einen Concierge untergebracht.
- (2) Das gesamte Grundstück hat eine Fläche von annähernd 3.600 m<sup>2</sup>. Der Neubau erreicht eine Grundfläche von ca. 2.088 m<sup>2</sup>. Das Bauvorhaben besteht aus einem in der Höhe differenzierten U-förmigen Baukörper mit Unterkellerung für Tiefgarage, Technik- und Fahrradabstellräumen. Der IV- bis V-geschossige Baukörper (oberes Geschoss nur Staffelgeschoss) umschließt einen begrünten Innenhof.
- (3) Der Erschließungsbereich mit Concierge-Büro orientiert sich mit einer repräsentativen Treppenanlage zum Ostring. In den übrigen Flächen des Erdgeschosses sind zur Ihringhäuser Straße hin Büro- und Praxisflächen untergebracht, zur Kellermannstraße hin sowie in den Innenhof orientiert befinden sich Apartments. Insgesamt werden über Erschließungsflure und geschlossene Laubengänge maximal 159 Apartments für studentisches Wohnen erschlossen, davon 81 1-Zimmer- und 78 2-Zimmer-Apartments. Die Größe der 1-Zimmer Apartments beträgt 21 - 27 m<sup>2</sup>, die 2-Zimmer-Apartments haben eine Größe von ca. 44 m<sup>2</sup>. Die Apartments orientieren sich mit den Aufenthaltsräumen sowohl zu den das Objekt umschließenden Straßen als auch in den Innenhof. Das Vorhaben wird über Aufzüge als Durchlader vom Ostring und über rampenartig ausgebildete Durchgänge in den Innenhof im Nordwesten und Nordosten barrierefrei erschlossen. Sämtliche Wohnplätze sind über die Aufzugsanlage barrierefrei erreichbar. Im Untergeschoss sind Technikräume sowie der ruhende Verkehr untergebracht. Dort befindet sich eine Tiefgarage mit 76 Stellplätzen. Offene Fahrradabstellbereiche mit abschließbaren Fahrradboxen, die ausschließlich der Erschließung der Wohnanlage dienen, bieten ausreichend Platz für die erforderlichen Fahrradabstellplätze.
- (4) Die Gebäudeteile werden in konventioneller Bauweise im Wärmedämmverbundsystem errichtet und treten als farblich abgestimmte Gebäudekörper in Erscheinung. Die Außenfassaden der Baukörper werden hell verputzt. Die Flachdächer werden als extensiv begrünte Flachdächer ausgeführt.
- (5) Der begrünte Innenhof bietet Aufenthaltsqualität für Bewohner. Sitzelemente und Treffpunkte laden zum Verweilen ein. Der Innenbereich wird komplett von Nebenanlagen freigehalten und bietet die Möglichkeit der Durchwegung in Nord-Süd-Richtung.
- (6) Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt von der Ihringshäuser Straße. Die Tiefgaragenausfahrt ist so zu gestalten, dass die vorgeschriebenen Sichtfelder auf den Gehwegbereich eingehalten werden. Im Innenhofbereich werden nahe des Zugangs von der Ihringshäuser Straße 9 Stellplätze geschaffen, die über ein Car-Sharing Modell bedient werden. Der Bereich des Innenhofs südlich der Tiefgarageneinfahrt wird von Stellplätzen freigehalten.

- (7) Das Konzept sieht folgenden energetischen Baustandard vor: Die geplanten Gebäude werden in Anlehnung an die aktuelle Definition des Förderstandards der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) als Energieeffizienzhaus KfW 70 errichtet.
- (8) Als effizientes Heizsystem ist die Nutzung von Fernwärme vorgesehen, sofern die Städtische Werke AG einen Anschluss an das öffentliche Fernwärmenetz anbietet. Ist kein Fernwärmeanchluss möglich oder wird dieser zu ungünstigeren Konditionen als bei vergleichbaren Objekten im übrigen Versorgungsgebiet angeboten, so wird die Wärmeversorgung über eine Holzpelletanlage sichergestellt.
- (9) Ergänzend gelten die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Verbindung mit dem Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 2).

#### § 4

#### Stellplatznachweis

- (1) Nach Abschluss des Bauvorhabens ist auf Grundlage der in der Präambel genannten Kriterien die folgende Anzahl an Stellplätzen nachzuweisen:
  - 106 Stellplätze für Wohnen (1 Stellplatz für 1,5 Studentenapartments)
  - 4 Stellplätze für Co-Working-Space, Praxisräume, Polizeistation und Kiosk
  - 11 Stellplätze für Besucher
  - 237 Fahrradstellplätze (1 pro Zimmer) für Wohnen und 1 Fahrradstellplatz für die übrigen Nutzungen
- (2) Die genannten Stellplätze sind in folgender Art und Lage nachzuweisen:
  - 2 Stück der gesamten Kfz-Stellplätze müssen rollstuhlgerecht sein.
  - Der Vorhabenträger wird am Standort gemeinsam mit einem Car-Sharing-Anbieter 9 Carsharing-Plätze einrichten. Hierfür kann von einem Ersatz von 5 Einstellplätzen durch einen Carsharing-Standort ausgegangen werden und die Zahl der real zu schaffenden Stellplätze um 45 Einstellplätze reduziert werden.
  - Die Car-Sharing-Stellplätze werden im Innenhof eingerichtet.
  - Es werden 76 Tiefgaragenstellplätze geschaffen.
  - Die Fahrradstellplätze zu den Wohnungen werden in abschließbaren Boxen in der Tiefgarage untergebracht. Der Fahrradstellplatz für die übrigen Nutzungen ist im Eingangsbereich zum Ostring hin zu schaffen.

#### § 5

#### Durchführungsverpflichtung und Finanzierung

- (1) Der Vorhabenträger verpflichtet sich zur Durchführung des Vorhabens nach den Regelungen dieses Vertrages und den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sowie zur Übernahme aller Kosten aus diesem Vertrag und seiner Durchführung. Eine Kostenbeteiligung der Stadt erfolgt nicht. Das gilt sowohl für die Planungs- als auch die Baukosten.
- (2) Der Vorhabenträger verpflichtet sich, spätestens drei Monate nach Inkrafttreten der Satzung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einen vollständigen genehmigungsfähigen Bauantrag für das Vorhaben einzureichen. Er wird spätestens sechs Monate nach Bestandskraft der Genehmi-

gung mit dem Vorhaben beginnen und es innerhalb von 18 Monaten fertigstellen und in Nutzung nehmen. Die Fertigstellung des Vorhabens ist unverzüglich durch Vorlage einer Bauabschnittsbescheinigung nachzuweisen.

- (3) Bei Nichteinhalten der Punkte 1 und 2 kann die Stadt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 (6) BauGB aufheben.

## **§ 6**

### **Unabhängigkeit und Entscheidungsfreiheit der Stadt**

- (1) Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass die Unabhängigkeit und die Entscheidungsfreiheit der Stadt, insbesondere im Hinblick auf die planerische Abwägung gemäß § 1 (7) BauGB, sowie die während des gesamten Planverfahrens des Bebauungsplanes zu fassenden Beschlüsse bei der Stadt verbleiben.

## **§ 7**

### **Begrünungs- und Lärmschutzmaßnahmen**

- (1) Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. VI/18 „Kellermannstraße / Ostring“ vorgesehenen Festsetzungen für Begrünungs- und Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.
- (2) Die Begrünungsmaßnahmen sind spätestens nach Fertigstellung des Vorhabens in der folgenden Pflanzperiode auszuführen.

## **§ 8**

### **Rechtsnachfolge**

- (1) Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen seinem Rechtsnachfolger gemäß § 12 (5) BauGB mit einer Weitergabeverpflichtung zu übertragen.

## **§ 9**

### **Haftung**

- (1) Der derzeitige Vorhabenträger und ein etwaiger Rechtsnachfolger haften der Stadt als Gesamtschuldner für die Erfüllung des Vertrages, soweit die Stadt den Vorhabenträger nach Übergang des Grundstücks an den etwaigen Rechtsnachfolger nicht ausdrücklich aus der Haftung entlassen hat.
- (2) Gemäß § 1 (3) BauGB entsteht aus diesem Vertrag der Stadt keine Verpflichtung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen

des Vorhabenträgers, die dieser im Hinblick auf die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes tätig, ist ausgeschlossen.

- (3) Für den Fall der Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 (6) BauGB oder dessen Änderung sind etwaige Ansprüche gegenüber der Stadt ausgeschlossen. Dies gilt auch für den Fall, dass sich die Nichtigkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Verlauf eines gerichtlichen Streitverfahrens herausstellen sollte, sowie für den Fall, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan nicht von der Stadt als Satzung beschlossen werden sollte.

## § 10

### Schlussbestimmungen

- (1) Mündliche Nebenreden sind unwirksam. Vertragsänderungen bedürfen der Schriftform.
- (2) Die Vertragspartner sind sich einig, dass Formmängel die Gültigkeit der Vereinbarung im Übrigen nicht berühren. Sollte ein Teil der Vereinbarung nichtig sein, so bleibt der übrige Teil davon unberührt. Die Vertragspartner verpflichten sich, für den nichtigen Teil eine Ersatzlösung zu finden, die den in § 1 der Vereinbarung genannten Zielsetzungen am nächsten kommt.
- (3) Die Vertragspartner verpflichten sich, bei Änderung geltender Rechts- und Verwaltungsvorschriften die hiervon betroffenen Vertragsbestimmungen den geänderten Verhältnissen anzupassen.
- (4) Gerichtsstand ist Kassel.

Kassel, den 26.3.2014

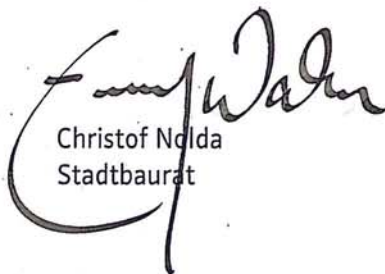
Peine, den 15.02.2014

Magistrat der Stadt Kassel

Vorhabenträger



Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister



Christof Nolda  
Stadtbaurat



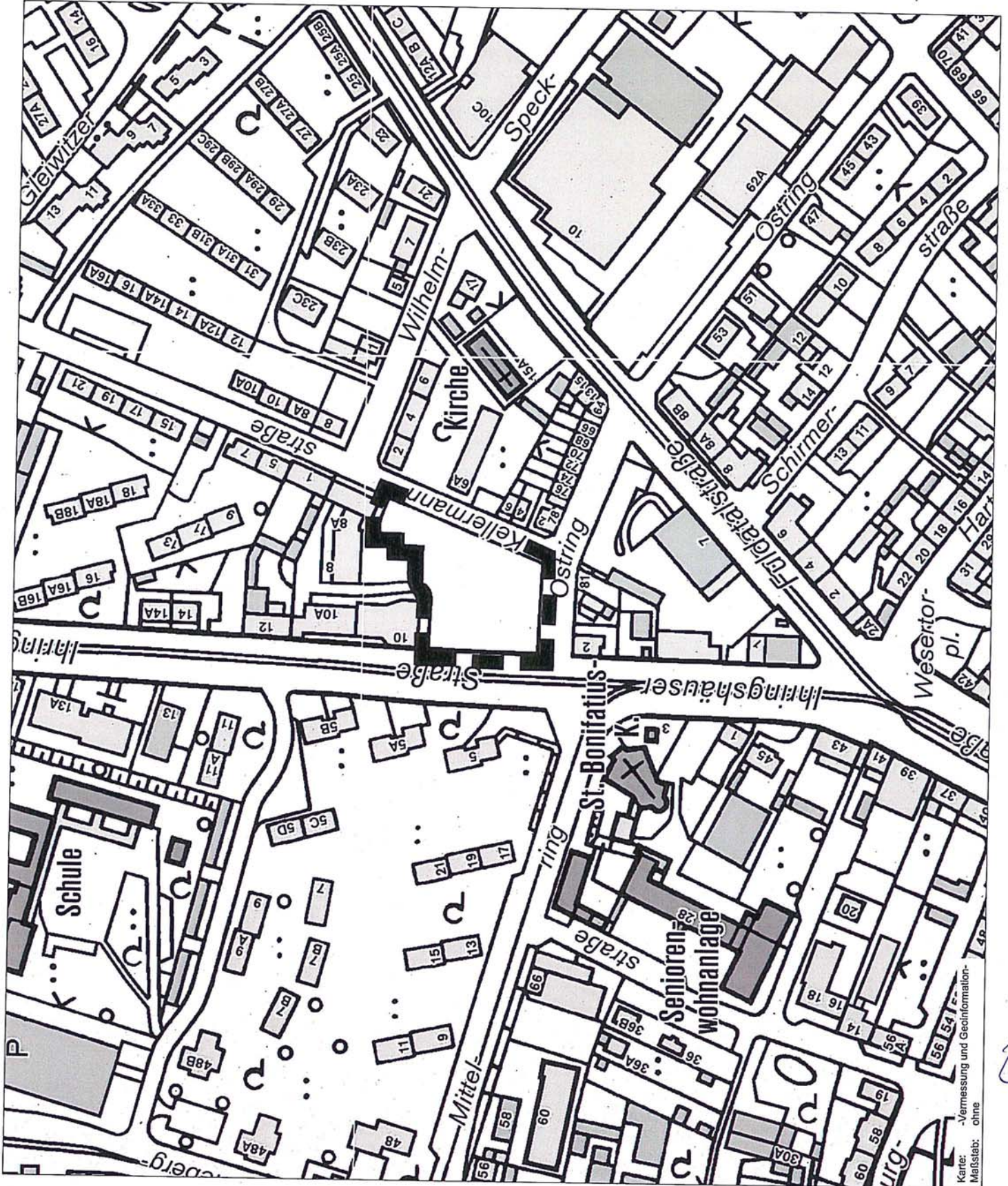
Geschäftsführer

#### Anlagen

1. Lageplan
2. Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

Anlage 1 zum  
Durchführungsvertrag

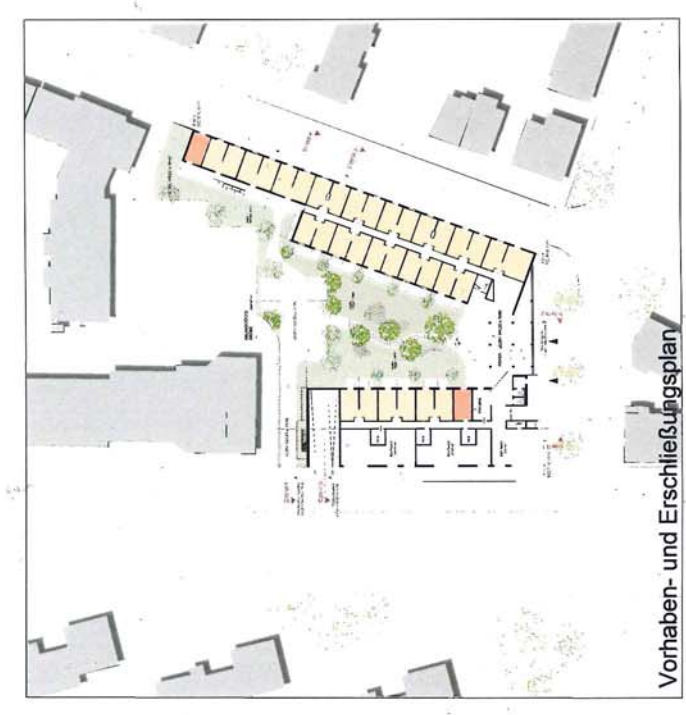
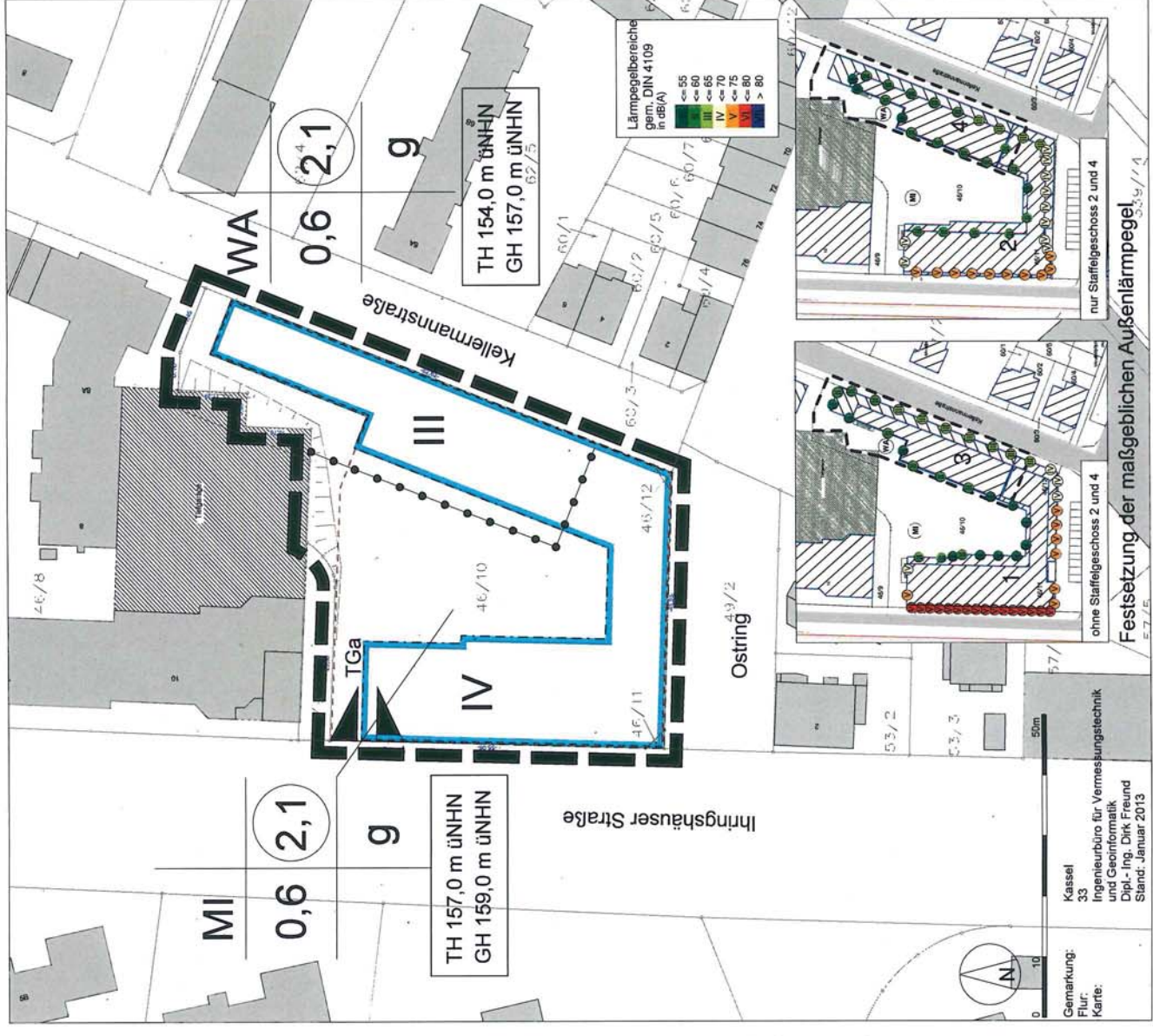
vorhabenbezogener  
Bebauungsplan  
Nr. VI / 18  
"Kellermannstraße /  
Ostring"



Karte: -Vermessung und Geoinformation-  
Maßstab: ohne







### PLANZUGRIFF UND PLANRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (Bsp. Abs. 1 BauGB IV n. BauNVO)

Zählungen sind Beispiele

**WA** allgemeines Wohngebiet

**MI** Mischgebiet

**Mil** Maß der baulichen Nutzung

**IV** Zahl der Vollgeschosse als Höchstanzahl (GRZ)

**0,6** Geschossflächenzahl (GFZ)

**GH 159,0** Gebäuhöhe (üNN) als Höchstmaß

**TH 157,0** Traufhöhe (üNN) als Höchstmaß

**g** Bauweise, Baufähigkeit, Baugrenzen

**g** geschlossene Bauweise

**Verkehrsflächen**

**Erlaubt** Einreihbereich Teilgarage

**Sonstige Festsetzungen**

**Grenze des Geltungsbereiches**

**Nutzungsgrenzung**

**Fläche für Teilgarage**

**Nachrichtliche Übernahme**

**Funktionsgrenze**

**Flurstücknummern**

- ### Planungsrechtliche Festsetzungen
- Bedingte Festsetzung (§ 9 Abs. 2 BauGB IV, mit § 12 Abs. 3a BauGB):** Im Rahmen der festgesetzten Grundstücksfläche ist die Durchführung der Nutzung im Zusammenhang mit den weiteren Festsetzungen nach § 11 BauGB zulässig.
  - Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB IV, mit §§ 1 bis 15 BauNVO):**
    - Abgesehen von den Regelungen in § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB IV, ist die Nutzung im Zusammenhang mit den weiteren Festsetzungen nach § 11 BauGB zulässig.
    - Mischgebiet (Bsp. Abs. 2 BauGB IV):
      - Im Erdgeschoss zusätzlich: Büro- und Privatkantinen
      - Wohnen
      - Wohnen im Erdgeschoss nur auf der Innerecke im ausgerichteten Seite zulässig.
      - Abgrenzung des Geltungsbereiches
      - Eine offene Parkstraße
      - Ein Kopf mit einer maximalen Verkeilungsfäche von 50 m<sup>2</sup>
      - Weitere Einzelhandelsbetriebe sind ausgeschlossen.
    - Im gesamten Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind Wohnanlagen ausgeschlossen.
    - Durchführungsweg zum Vorhaben- und Erschließungsplan, zu dem sich der Vorhabenbeträger im Rahmen dieser Festsetzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu denen sich der Vorhabenbeträger im Durchführungsvertrag zum Vorhaben- und Erschließungsplan verpflichtet.
    - Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB IV, mit §§ 1 bis 15 BauNVO)
      - Rechnung auf der Grundstücksfläche und die Geschossflächenzahl werden der Allgemeine Wohngebiet und das Mischgebiet wie ein einziges Baugelände betrachtet.
      - Eine Überschreitung der festgesetzten Grundstücksfläche von GRZ 0,6 ist gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO für oberirdische Pkw-Stellplätze und ihre Zufahrten bis zu einer GRZ von 0,8 durch die Teilgarage im Allgemeinen Wohngebiet zulässig.
      - Taufhöhe mit maximal 157,0 m üNN
      - Taufhöhe mit maximal 159,0 m üNN
      - Abgrenzung des Geltungsbereiches
    - Die Forderung der Traufhöhe bezieht sich auf die Höhe der Alben des Geschosses oberhalb des Straßenniveaus.
    - Gebäudehöhen im Sinne dieser Festsetzungen ist die obere Begrenzungshöhe der Dächerflächen.
    - Höhenanforderungen, Stellplätze und Zufahrten (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)
      - Die Teilgarage ist nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und den festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig.
      - Zur Errichtung des Straßenniveaus sind ausschließlich eine geneigte Zufahrt und Ausfahrt an der Innerecke dieser Teilgarage zulässig.
      - Nebenstellen im Sinne des § 11 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.
      - Abgesehen von der Befestigung der Grundstücksfläche ist die Anlage von maximal 9 ebenerdigen Stellplätzen zulässig.
      - Abgesehen von der Befestigung der Grundstücksfläche ist die Anlage von maximal 11 Stellplätzen zulässig.
      - Abgesehen von der Befestigung der Grundstücksfläche sind im Bereich der Teilgarage mindestens 10 Stellplätze anzulegen, bis zu 45 davon können über Carsharing-Stellplätze nachgewiesen werden (§ 11 Carsharing-Plan - § Stellplätze). Ebenfalls abweichend von der Stellplatzanzahl sind mindestens 257 Fahrradstellplätze nachzuweisen.
    - Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB)
      - Im Bereich der Teilgarage sind als Hochstämme, Stauder und Hecken gemäß Anmerkung zu pflanzend.
      - Festsetzungen für schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
        - Die gesamte Geltungsbereich ist eine durch Verkehrsmittel verkehrsreiche Zone. Für Außenräume sind die erforderlichen Schutzmaßnahmen der Außenbereiche durch die Festsetzung der Außenflächen (siehe § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) mit Hilfe der Tabelle 9 bis 10 der DIN 4109 zu Grunde zu legen.
        - Für schädlichen Umwelteinwirkungen sind vorgegebene Maßnahmen in den installierten Außenbereichen der Gebäude anzuordnen.
        - Bei Schallemissionen und Körperschallmissionen sowie bei einem vergleichbarem Schallemissionen in der Nachbarschaft ist die erforderliche Raumluft bei geschlossenen Fenstern sicher zu stellen, soweit ein Beurteilungspegel von 45 dB(A) in der Nachtschicht überschritten wird.
        - Durch geeignete Fensterkonstruktionen ist sicherzustellen, dass auch bei teilgeöffneten Fenstern nachts ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) gewahrt bleibt (z. B. Hamburger-Helium-Fenster).
        - Eine geeignete Raumluftbelüftung kann u.a. erreicht werden durch:
          - eine zentrale Heukluftanlage
          - eine Umluft über Lüftungsdurchführungen oder Fenster in der Lüftungsdurchführungsgewand
          - schalldämmte Lüftungsdurchführungen mit einer Einleitungsöffnung des Schalldämm-Maß der Fenster entspricht
        - Gebäude, in denen bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)
          - Grundlage für die Verwendung von Brennstoffen ist generell die 1. Bin-SchV. Soweit vorhanden, sind aktuelle Anforderungen des Umweltzeichens "Blauer Engel" anzuhalten.
      - Bereichliche Festsetzungen gemäß § 81 Hessische Bauordnung**
      - Dächer (§ 81 Abs. 1 Nr. 1 HBO)**
        - Innerhalb der Baufelder WA und MI sind nur geneigte Dächer mit einer Neigung von maximal 5% zulässig.
      - Gestaltung der Grundstücksflächen (§ 81 Abs. 1 Nr. 5 HBO)**
      - Mosaikflächen (§ 81 Abs. 1 Nr. 6 HBO)**
      - Flächen für Verkehrsflächen und Einbauten (§ 81 Abs. 1 Nr. 7 HBO)**
      - Festsetzung der Bauweise (§ 81 Abs. 1 Nr. 8 HBO)**
      - Flora- und Fauna (§ 81 Abs. 1 Nr. 9 HBO)**

### Verfahrensvermerke (beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB)

Planunterlagen hergestellt nach dem unten Zugrundeliegenden Verfahren nach § 13a BauGB

**Verfahrensvermerke**

1. **Verfahrensvermerk:** Der Entwurf ist im Hinblick auf die Lageverhältnisse nach dem Stand vom 15.03.2013 (Zustandsgang nach § 15 (2) Nr. 2 HWG).

2. **Verfahrensvermerk:** Die Aufstellung der Baupläne ist am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

3. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

4. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

5. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

6. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

7. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

8. **Verfahrensvermerk:** Die Baupläne sind am 15.03.2013 im Auftrag des Magistrats der Stadt Kassel.

# Vorhabenbezogener Bebauungsplan

## Nr. VI / 18

### "Kellermannstraße / Ostring"

#### - Entwurf -

**Maßstab: 1 : 500**

**Datum: 07.02.2014**

**Kassel** documenta Stadt

**Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz**

**Kassel** documenta Stadt

**Projektschicht**

**OSTRINGQUARTIER**

**KASSEL GmbH & Co.KG**

**31224 HEINE**

**ALLE 2**

**info@kassel-bau.de**

### Rechtsgrundlagen

Stand: 21. Januar 2014

Baugesetz (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2419), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1549).

BauNutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1549).

Planungsrechtliche Festsetzungen (PlanZugriff) vom 21. Januar 2014 (Bsp. Abs. 1 BauGB IV n. BauNVO).

Baumrutschschutzgesetz (BaumrSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2552), zuletzt geändert durch Artikel 2 und 4 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154).

Vorhabenbezogenes Bauplanungsrecht (VBBauPl) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2593), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 26. Juli 2013 (BGBl. I S. 3154).

Bundes-Immunschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 02. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943).

Hessisches Bauordnungsrecht (HBO) in der Fassung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I S. 459), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 02. Juli 2013 (GVBl. I S. 459).

Hessisches Außenraumgesetz (HAR) in der Fassung vom 15. Januar 2011 (GVBl. I S. 46), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622).

Hessisches Geräuschschutzgesetz (HGSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07. März 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 27. Mai 2013 (GVBl. I S. 198).

Hessisches Wasserschutzgesetz (HWSchG) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 62 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622).

Hessisches Gesetz über das öffentliche Vermessungs- und Geoinformationswesen (HVG) vom 6. September 2007 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. September 2012 (GVBl. I S. 290).

Gesetz zum Schutz der Kulturgüter (Denkmalschutzgesetz) in der Fassung vom 05. September 1986 (GVBl. I S. 252), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 21. November 2012 (GVBl. I S. 444).

Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel (Baumschutzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Satzung zur Herstellung, Abhaltung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Absatzplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### ÄNDERUNGSVERMERKE

Änderungsnummer	Datum	Änderung

Vorlage Nr. 101.17.1295

12. Mai 2014  
1 von 1

**Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung  
(Offenlegungsbeschluss)**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Entwurf des Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung, wird zugestimmt.

Gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden, der im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird.

Durch den Bebauungsplan, dessen Geltungsbereich die Flurstücke 319/5, 319/6 und 319/7 (Bremer Straße/Artilleriestraße) umfasst, soll die planungsrechtliche Voraussetzung für die Er-richtung von Studentenwohnungen geschaffen werden. Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. V/32E wird durch den Bebauungsplan Nr. V/32E, 1. Änderung, teilweise aufgehoben.“

Dem Ortsbeirat Wesertor wurde die Vorlage zu seiner Sitzung am 09.04.2014 zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 30.04.2014 und 12.05.2014 der Vorlage zugestimmt.

Die Erläuterung der Vorlage (Anlage 1), die Begründung zur Offenlage (Anlage 2), die textlichen Festsetzungen (Anlage 3) und eine unmaßstäbliche Verkleinerung des Bebauungsplanes (Anlage 4) sind beigefügt.

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

## **Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/32E „Holländischer Platz“, 1. Änderung (Offenlegungsbeschluss)**

### **Erläuterung**

Auf dem zu überplanenden Grundstück, bestehend aus den Flurstücken 319/5, 319/6 und 319/7, steht ein Wohn- und Geschäftshaus mit rückwärtigen Nebenanlagen. Das Erdgeschoss wird gastronomisch genutzt, in den Obergeschossen befinden sich insgesamt sechs Wohneinheiten.

Das Bestandsgebäude soll zu Studentenwohnungen umgebaut und durch ein weiteres Wohngebäude, ebenfalls mit Studentenwohnungen, erweitert werden. Die rückwärtigen Nebengebäude werden abgebrochen.

Der Planbereich liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. V/ 32E „Holländischer Platz“ vom 14. März 1981. Der Bebauungsplan setzt für den Bereich Bremer Straße ein Allgemeines Wohngebiet (WA) bei geschlossener Bauweise (g) mit maximal drei Vollgeschossen (III) fest. Die Grundflächenzahl (GRZ 0,4) und die Geschossflächenzahl (GFZ 1,0) sind ebenfalls vorgegeben. In der Artilleriestraße ist kein Baufeld festgesetzt, daher kann das geplante Bauvorhaben im Rahmen der jetzigen Festsetzungen nicht realisiert werden.

In der Nähe des Plangebiets befinden sich drei schulische Bildungseinrichtungen. Gegenüber in der Artilleriestraße liegen die Oskar-von-Miller-Schule und die Max-Eyth Schule und von der Bremer Straße aus zugänglich befindet sich die Schule am Wall. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Plangebiets schließt sich Wohnbebauung an.

Durch die Nähe zur Universität Kassel und der derzeitigen hohen Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum für Studenten sind die Umnutzung der bestehenden Wohnungen sowie die geplante Erweiterung aus städtebaulichen und sozialpolitischen Gründen sinnvoll und wünschenswert. In dem Quartier liegt bereits eine verstärkte Wohnnutzung vor.

Der bauliche Bestand wird energetisch saniert und hinsichtlich der studentischen Anforderungen umgebaut. Die Gaststätte im Erdgeschoß entfällt und es werden zwei weitere Wohnungen geschaffen. Die Wohnungen im ersten und zweiten Obergeschoss bleiben erhalten, das bestehende Satteldach wird abgebrochen und durch ein Staffelgeschoss mit zwei weiteren Wohneinheiten ersetzt.

Der dreigeschossige Erweiterungsbau mit Dachgeschoss beinhaltet zehn weitere Wohneinheiten. Die einzelnen Wohneinheiten sind für 2-3 Bewohner konzipiert. Die Baumaßnahmen fügen sich sowohl hinsichtlich der Geschossigkeit (III) als auch der Ausnutzungsziffern in die Umgebungsbebauung ein. Die Flachdächer der Staffelgeschosse werden extensiv begrünt.

Für die insgesamt 18 Studentenwohnungen sind gemäß Stellplatzsatzung der Stadt Kassel 18 Stellplätze nachzuweisen. Hiervon stehen auf dem Grundstück 7 Stellplätze zur Verfügung. Sie werden von der Artilleriestraße aus über eine Durchfahrt erschlossen. Die fehlenden 11 Stellplätze werden nach den Vorgaben der Stellplatzsatzung der Stadt Kassel abgelöst. Hierzu wird im städtebaulichen Vertrag, der zwischen der Stadt Kassel und dem Investor geschlossen wird, eine entsprechende Regelung getroffen.

Das Bebauungsplanverfahren wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a Baugesetzbuch durchgeführt.

gez.  
Flore

Kassel, 26.03.2014

# Begründung

## Bebauungsplan

Nr. V/32 E

"Holländischer Platz"

## 1.Änderung

(Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB)

Stadtteil Wesertor

- ENTWURF -

Stand: 10.04.2014

Kassel **documenta Stadt**  
Stadtplanung,  
Bauaufsicht  
und Denkmalschutz



**Fahrmeier • Rühling • Weiland**  
Partnerschaft • Diplom-Ingenieure für Landschaftsplanung  
Landschaftsarchitekten • Stadtplanerin • Städtebauarchitektin  
Herkulesstraße 39 • 34119 Kassel  
Fon: 0561 - 3 32 32 • Fax: 0561 - 7 39 66 66  
e-Mail: [stadtplanung@pwf-kassel.de](mailto:stadtplanung@pwf-kassel.de)



## INHALT

<b>1</b>	<b>ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG § 13 A BAUGB.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>UVP- BELANGE.....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>BESCHLEUNIGTES VERFAHREN NACH § 13 A BAUGB.....</b>	<b>5</b>
4.1	Verfahrenswahl .....	5
4.2	Verfahrensdurchführung .....	5
<b>5</b>	<b>DAS PLANGEBIET .....</b>	<b>6</b>
5.1	Lage und Größe des Plangebietes .....	6
5.2	Realnutzung .....	7
<b>6</b>	<b>ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / PLANERISCHE GRUNDLAGEN .....</b>	<b>7</b>
6.1	Regionalplan Nordhessen 2009.....	7
6.2	Flächennutzungsplan 2007 des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) .....	7
6.3	Bestehendes Planungsrecht (Rechtskräftiger Bebauungsplan).....	8
6.4	Altlasten.....	8
6.5	Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) 2007 .....	9
6.6	Lärmgutachten - Gutachterliche Stellungnahme Nr. L 7606 vom 04.04.2014 .....	9
<b>7</b>	<b>UMWELTSCHUTZ / NATURSCHUTZRECHTLICHE BELANGE.....</b>	<b>12</b>
7.1	Naturschutzfachliche Ausgleichsregelung, förmliche Umweltprüfung .....	12
7.2	Untersuchung der Umweltbelange .....	12
7.3	Artenschutz.....	13
7.4	Eingriffsregelung.....	13
<b>8</b>	<b>INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES .....</b>	<b>14</b>
8.1	Art und Maß der baulichen Nutzung .....	14
8.2	Bauweise, Baugrenzen.....	14
8.3	Erschließung / Stellplätze .....	14
8.4	Grünfläche, Anpflanzung von Laubbäumen .....	15
8.5	Lärmfestsetzungen .....	15
8.6	Örtliche Bauvorschriften .....	15
8.7	Hinweise .....	15
<b>9</b>	<b>BODENORDNUNG UND FLÄCHENBILANZ .....</b>	<b>16</b>

## 1 ANLASS, ZIEL UND ZWECK DER PLANUNG

Die IWA Immobilien Wirtschaftsanlagen GmbH aus Kassel beabsichtigt auf den Eckgrundstück Bremer Straße 7 / Artilleriestraße im Stadtteil Wesertor, in Abstimmung mit der Stadt Kassel ein hier vorhandenes Wohn- und Geschäftshaus zu Studentenwohnungen umzubauen und mit einem Neubau, ebenfalls mit Studentenwohnungen, zu erweitern.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 319/5, 319/6 und 319/7 der Flur 1 in der Gemarkung Kassel und liegt in einen von Wohngebäuden, Bildungsstätten, Dienstleistungen, Gastronomie, etc. geprägten Stadtquartier.

Das Plangebiet liegt zugleich innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. V/32 E vom 14. März 1981. Dieser setzt für den Bereich Artilleriestraße / Ecke Bremer Straße ein Allgemeines Wohngebiet (WA) bei geschlossener Bauweise (g), mit maximal drei Vollgeschossen (III) fest. Die Grundflächenzahl (GRZ 0,4) und die Geschossflächenzahl (GFZ 1,0) sind ebenfalls vorgegeben. Zur Realisierung des Planvorhabens wird eine Änderung dieses Bebauungsplanes erforderlich, welche gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt wird.

Ziel und Zweck der Planung ist die geordnete städtebauliche Entwicklung des Bereiches und die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung zum Umbau und Neuerrichtung von Wohngebäuden um dringend erforderliche Studentenwohnungen in unmittelbarer Nähe zum Universitätsstandort anbieten zu können.

## 2 BEBAUUNGSPLAN DER INNENENTWICKLUNG § 13 A BAUGB

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. V/32 E "Holländischer Platz" sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Herstellung von Studentenwohnungen und zur Nachverdichtung im innerstädtischen Bereich geschaffen werden. Hierbei wird das durch den Gesetzgeber seit Januar 2007 eingeführte beschleunigte Verfahren für Bebauungspläne der Innenentwicklung angewandt. Die im § 13 a BauGB genannten Voraussetzungen für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung sowie zur Anwendbarkeit des beschleunigten Verfahrens sind erfüllt:

- Mit dem Bebauungsplan wird dem Bedarf an Investitionen zur Versorgung der Bevölkerung (hier StudentInnen) mit Wohnraum in angemessener Weise Rechnung getragen.
- Die Ausweisung als Baugebiet mit Wohngebäuden stellt eine Nachverdichtung bzw. andere Maßnahmen der Innenentwicklung dar.
- Das Plangebiet befindet sich im innerstädtischen Bereich.
- Die Fläche, die bei Durchführung des Bebauungsplanes voraussichtlich versiegelt wird (festgesetzte max. zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO) liegt weit unter dem genannten Schwellenwert von 20.000 m<sup>2</sup>.
- Die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, wird nicht vorbereitet oder begründet.
- Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr.7, Buchstabe b) BauGB genannten Schutzgebiete (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) bestehen nicht.



Bei der Anwendung des beschleunigten Verfahrens gem. § 13 a BauGB kann u.a. auf den Umweltbericht (§ 2 a BauGB), die Abarbeitung der Eingriffsregelung und auf die zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB verzichtet werden. Dennoch verlangt der Gesetzgeber die entsprechenden Umweltbelange zu ermitteln und in die Abwägung einzustellen. Die erheblichen Umweltauswirkungen sind also auch im beschleunigten Verfahren ohne förmliche Umweltprüfung zu ermitteln und in der Planbegründung darzulegen. (Vgl. Kap. 7.2)

### **3 UVP- BELANGE**

Das beschleunigte Verfahren gem. § 13a BauGB wäre nicht anwendbar, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit eines Vorhabens begründet wird, das gemäß UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Nach Anlage 1 Pkt. 18.8 des UVPG besteht dann eine Prüfpflicht, wenn die für Neubauvorhaben festgesetzte überbaubare Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO den Wert von 20.000 m<sup>2</sup> überschreitet. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt ca. 916 m<sup>2</sup>. Mit der festgesetzten max. zulässigen Grundfläche von 590 m<sup>2</sup> (zulässige Überschreitung der Grundfläche für die Herstellung der Stellplätze und Zufahrten bis max. 800 m<sup>2</sup>) wird der Schwellenwert bei Weitem nicht erreicht, zumal es sich auch um bereits bebaute Flächen handelt. Das Vorhaben unterliegt weder einer UVP-Pflicht, noch ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich.

### **4 BESCHLEUNIGTES VERFAHREN NACH § 13 A BAUGB**

#### **4.1 Verfahrenswahl**

Die Entscheidungsgründe die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. V/32 E im beschleunigten Verfahren durchzuführen, liegen einerseits in den verfahrensbedingten Zeit- und Kostenersparnissen für die Stadt Kassel; andererseits hat die Immobilien Wirtschaftsanlagen GmbH als Bauinvestorin, deren Planungen auf eine kurzfristige Umsetzung abzielen, ein berechtigtes Interesse an einem zügigen Abschluss des Planungsverfahrens.

#### **4.2 Verfahrensdurchführung**

##### **▪ Aufstellungsbeschluss / Beschleunigtes Verfahren**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel wird am 31.03.2014 gem. § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung des Bebauungsplan Nr. V/32 E "Holländischer Platz", 1. Änderung beschließen und zugleich den Beschluss zur Aufstellung im beschleunigten Verfahren, gemäß § 13a BauGB, fassen. Dieser Beschluss wird zeitnah ortsüblich bekannt gemacht.

##### **▪ Ortsbeirat Wesertor**

Das Vorhaben wird in der Sitzung des Ortsbeirates Wesertor am 09.04.2014 vorgestellt.

##### **▪ Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange / Öffentliche Auslegung**

Voraussichtlich werden die von der Planung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB im Juni/Juli 2014 beteiligt. Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB soll parallel erfolgen.

## 5 DAS PLANGEBIET

### 5.1 Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich in der Bremer Straße / Ecke Artilleriestraße im Kasseler Stadtteil Wesertor. Der ca. 916 m<sup>2</sup> große Geltungsbereich umfasst die privaten Grundstücke (Flurstücke 319/5, 319/6 und 319/7, Flur 1), alle Flur 1, in der Gemarkung Kassel.

Nördlich des Plangebietes verläuft die Kurt-Wolters-Straße (B83 / B7) im vierspurigen Ausbau. Über eine im Kreuzungsbereich zur Artilleriestraße bestehende Lichtsignalanlage kann der direkt angrenzende Campus der Universität Kassel fußläufig erreicht werden.

Östlich der Artilleriestraße grenzt eine gestaltete, öffentliche Grünfläche mit Laubgehölzen und befestigten Wegen an, innerhalb derer die Ahne als offenes Fließgewässer verläuft.

Gegenüber der Artilleriestraße, südlich der öffentlichen Grünfläche angrenzend, befinden sich die Oskar-von-Miller Schule und die Max-Eyth-Schule. Von der Bremer Straße aus zugänglich liegt die Schule am Wall ebenfalls in der Nachbarschaft. Auf der gegenüberliegenden Seite des Baugrundstücks (Bremer Straße) befinden sich zudem Wohngebäude.

Abb. 1: Luftbild mit Geltungsbereich, Auszug aus dem Stadtatlas 2012



## 5.2 Realnutzung

Innerhalb des Geltungsbereiches besteht ein Wohn- und Geschäftshaus mit rückwärtigen Nebenanlagen (insgesamt rd. 412 m<sup>2</sup> überbaut). Im Erdgeschoss des Gebäudes befindet sich eine Gaststätte. Entlang der Artilleriestraße besteht hierzu eine gestaltete Außenanlage mit zwei hochstämmigen Bäumen, Garten und einer Besucherterrasse.

Das grenzständige Bestandsgebäude verfügt über drei Vollgeschosse und weist ein Satteldach auf. Die rückwärtige versiegelte Hoffläche wird vorwiegend als Parkplatz genutzt.

In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befindet sich an der Kurt-Wolters-Straße die Bushaltestelle "Mönchebergstraße" die durch die Buslinien 10 (Lossewerk - Rasenallee) und 52 (Sandershäuser Berg - Martinhagen, Sportplatz) bedient wird.

## 6 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN / PLANERISCHE GRUNDLAGEN

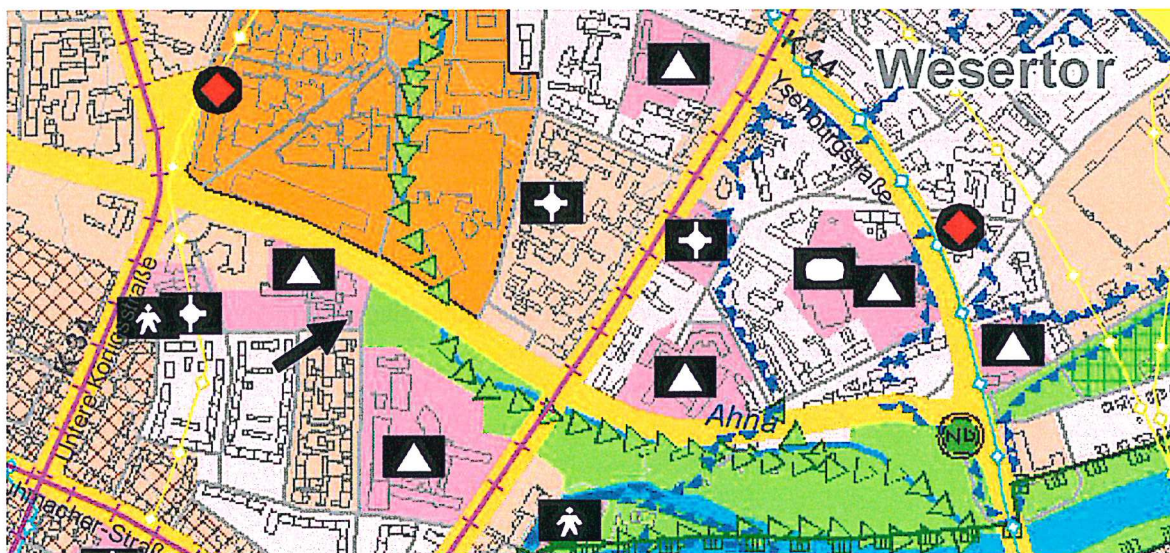
### 6.1 Regionalplan Nordhessen 2009

Im Regionalplan 2009 (rechtskräftig seit dem 15. März 2010) ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. V/32 E "Holländischer Platz", 1. Änderung sowie dessen nähere Umgebung als "Vorranggebiet Siedlung Bestand" dargestellt.

### 6.2 Flächennutzungsplan 2007 des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK)

Der gültige Flächennutzungsplan (FNP) 2007 (rechtskräftig seit dem 08.08.2009) stellt die Flächen des Geltungsbereiches als "Fläche für Gemeinbedarf", mit der Zweckbestimmung "Schule" dar. Da die vorliegende Bauleitplanung im Sinne der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren durchgeführt wird, kann gemäß § 13a Abs. 2 Ziff. 2 BauGB der FNP im Wege der Berichtigung angepasst werden.

Abb. 2: Auszug aus dem FNP 2007, Blatt Stadt Kassel, ZRK



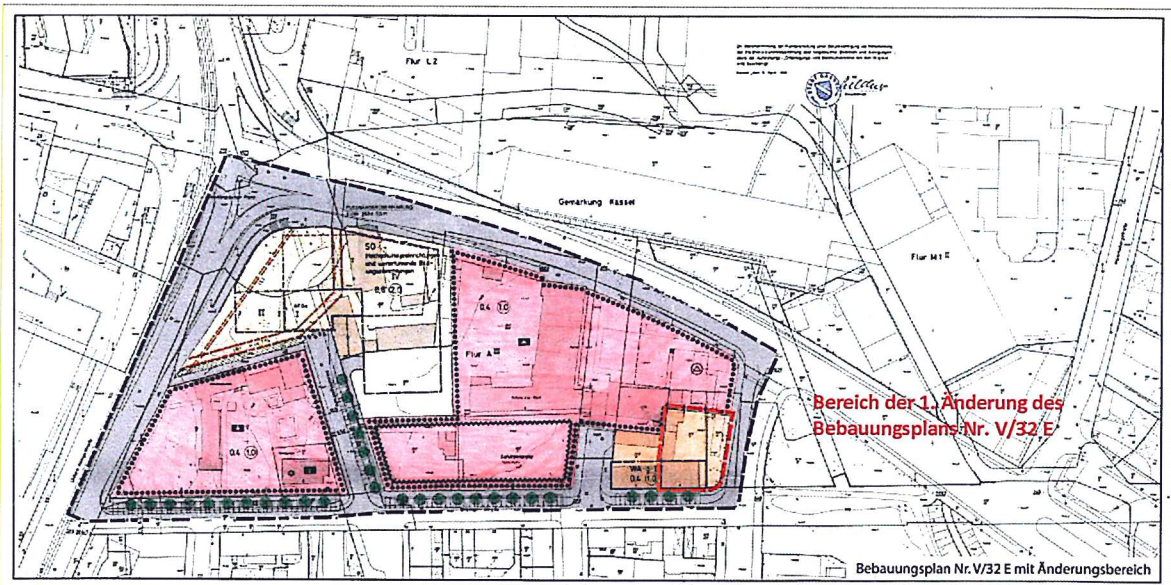
### 6.3 Bestehendes Planungsrecht (Rechtskräftiger Bebauungsplan)

Mit dem vorliegenden Bauleitplanverfahren soll der seit dem 14. März 1981 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. V/32 E "Holländischer Platz" erstmalig geändert werden.

Hierin ist der gesamte Änderungsbereich als Allgemeines Wohngebiet nach § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4, einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 sowie eine geschlossene, maximal dreigeschossige Bauweise festgesetzt. Mit der Aufstellung des nun vorliegenden Bebauungsplanes Nr. V/32 E "Holländischer Platz", 1. Änderung wird das bestehende Planungsrecht entsprechend der Planungsabsicht aktualisiert. Wesentlich hierbei ist, dass durch diese Änderung des rechtskräftigen Bebauungsplanes das bisher zulässige Maß der baulichen Nutzung erhöht wird.

Die nachfolgende Abbildung 3 zeigt die Flächen im rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. V/32 E, welche durch die 1. Änderung überlagert werden. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. V/32 E "Holländischer Platz", 1. Änderung werden in dessen Geltungsbereich die Festsetzungen des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. V/32 E vom 14. März 1981 außer Kraft gesetzt.

Abb.3: Überlagerung des Änderungsbereiches zum Bebauungsplan Nr. V/32 E



### 6.4 Altlasten

Für die Flächen des Geltungsbereiches des sowie in dessen unmittelbarer Umgebung sind keine Altlasten, Altablagerungen oder Grundwasserschadensfälle bekannt.

## 6.5 Landschaftsplan des Zweckverbandes Raum Kassel (ZRK) 2007

Die Flächen des Geltungsbereiches liegen innerhalb des Landschaftsraumes Nr. 116 "Innenstadt mit Randlagen" und sind in der Realnutzungskarte als "Zeilenbau; Großformen; Hochhäuser" dargestellt. In der Maßnahmenkarte zum Landschaftsplan 2007 werden für den weiträumigen Landschaftsraum Nr. 116 folgende Pflege- und Entwicklungsmaßnahme mit Priorität I beschrieben:

"Milderung kleinklimatischer Belastungen und Verbesserung der Freiraumqualität von Quartiersstraßen durch ergänzende Baumpflanzungen in Verbindung mit kleinflächigen Entsiegelungen an Quartiersstraßen, an Kreuzungen und Einmündungen, wo immer möglich." Hier wird u.a. auch die Artilleriestraße benannt.

Als besondere Schutz- und Entwicklungsmaßnahme im Landschaftsraum Nr. 116 wird die Maßnahme S 10166 vorgesehen:

"Hochverdichtete und zu starker Überwärmung neigenden zentrale Bereiche der Innenstadt: Durchführung von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen und privaten Bereich, wo immer möglich und sinnvoll; insbesondere Freiflächen, Fassaden und Dächer öffentlicher Gebäude, Verkehrsrestflächen, etc...".

## 6.6 Lärmgutachten - Gutachterliche Stellungnahme Nr. L 7606 vom 04.04.2014

(TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH, Am Römerhof 15, 60486 Frankfurt am Main)

Die IWA Immobilien Wirtschaftsanlagen GmbH aus Kassel beauftragte zur Berücksichtigung der Belange des Schallimmissionsschutzes im Rahmen des vorliegenden Bauleitplanverfahrens die TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH mit der Erarbeitung eines schalltechnischen Gutachtens. Zielführend war hierbei, die bestehende Lärmsituation inner- und außerhalb des Plangebietes zu ermitteln, das auf Grund seiner Nähe zur Bundesstraße B83 / B7 (Kurt-Wolters-Straße) durch Lärmeinträge vorbelastet ist.

Nachfolgend werden die Ergebnisse aus den Untersuchungen des schalltechnischen Gutachtens vom 04.04.2014 auszugsweise wiedergegeben. Das vollständige Gutachten liegt dem Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz vor, und kann bei Bedarf eingesehen werden.

*"Im vorliegenden Gutachten wurden die Geräuschimmissionen durch den Straßenverkehr im Geltungsbereich 1. Änderung des B-Planes Nr. V/32E „Holländischer Platz“ in Kassel untersucht (siehe Übersichtsplan in Anhang 1 und Auszug aus dem B-Plan in Anhang 2). Die Ergebnisse für die Tages- und für die Nachtzeit können der Tabelle 5 entnommen werden."<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Quelle: TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH: Gutachten Nr. L 7606 zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. V/32E "Holländischer Platz" hinsichtlich der Geräuschbelastung in Kassel. Frankfurt a.M., 04.04.2014, S. 13.

---

**Tabelle 5:** Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV, Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 und Belastung durch die Verkehrsgeräusche in dB(A)

Tageszeit	Immissionsort			
	IP 1		IP 2	
	EG	3. OG	EG	3. OG
<i>tagsüber (06.00 – 22.00 Uhr)</i>				
<b>Immissionswerte</b>				
- Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1	55	55	55	55
- 16. BImSchV	59	59	59	59
<b>Straßenverkehrsgeräusche</b>	68	70	60	61
<i>nachts (22.00 – 06.00 Uhr)</i>				
<b>Immissionswerte</b>				
- Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1	45	45	45	45
- 16. BImSchV	49	49	49	49
<b>Straßenverkehrsgeräusche</b>	61	63	52	53

"Somit wird in der Tageszeit zwischen 06.00 und 22.00 Uhr der Orientierungswert nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 für Verkehrsgeräusche von 55 dB(A) im östlichen Teil des Plangebietes (IP 1) um bis zu **15 dB(A) überschritten** und der Immissionsgrenzwert nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Wohngebieten von tagsüber 59 dB(A) um bis zu **11 dB(A) überschritten**.

In der Nachtzeit zwischen 22.00 und 06.00 Uhr wird der Orientierungswert nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 für Verkehrsgeräusche von 45 dB(A) und auch der Immissionsgrenzwert nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Wohngebieten von 49 dB(A) wird deutlich um bis zu **18 dB(A) überschritten**.

Bei einer Steigerung des Fahrzeugaufkommens um 25 % erhöht sich die Geräuschbelastung an den Aufpunkten um bis zu 1 dB(A) und bei 60 % mehr um bis zu 2 dB(A). Die Aussagegenauigkeit der Prognose beläuft sich abschätzungsweise auf  $\pm 3$  dB(A).

Aktive Maßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder Wällen führen bei den gegebenen Abständen zu den Verkehrswegen und bei den Höhenverhältnissen in städtebaulich vertretbaren Höhen nicht zu einem ausreichenden Schutz der geplanten Wohnbebauung.

Daher sind hier passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Festsetzungen hinsichtlich der erforderlichen Schalldämmung von Außenbauteilen in Abhängigkeit vom maßgeblichen Außenlärmpegel zu empfehlen.

Da die Geräuschbelastung in dem geplanten Baugebiet in der Nachtzeit im Vergleich zur Tageszeit nur um 7 - 8 dB(A) absinkt, schlagen wir vor, den „maßgeblichen Außenlärmpegel“ zur Bestimmung der erforderlichen Schalldämmung für Schlafräume aus dem Belastungswert für die Nachtzeit zu berechnen, indem zu diesem

*Wert 10 dB(A) addiert wird. Damit ergibt sich für das gesamte Plangebiet der **Lärmpegelbereich VI**, der zur Auslegung der Anforderungen an die Schalldämmung für Schlafräume und Kinderzimmer herangezogen wird. Die südliche Gebäudeseite entlang der Bremer Straße liegt im **Lärmpegelbereich IV** mit einem maßgeblichen Außenlärmpegel von 66 bis 70 dB(A).*

*In der Regel werden die Schlafräume direkt unter dem Dach angeordnet. Daher ist bei der Planung des Daches besonders auf eine ausreichende Schalldämmung des Dachaufbaus zu achten. Gegebenenfalls ist auch eine schalldämmende, fensterunabhängige Lüftungseinrichtung für sämtliche Schlafräume empfehlenswert (vgl. auch mit Kapitel 8.5)."<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup> Quelle: TÜV Technische Überwachung Hessen GmbH: Gutachten Nr. L 7606 zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. V/32E "Holländischer Platz" hinsichtlich der Geräuschbelastung in Kassel. Frankfurt a.M., 04.04.2014, S. 13f.

---

## **7 UMWELTSCHUTZ / NATURSCHUTZRECHTLICHE BELANGE**

### **7.1 Naturschutzfachliche Ausgleichsregelung, förmliche Umweltprüfung**

Bei der Anwendung des beschleunigten Verfahrens gelten entsprechend § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe in den Fällen des Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 (Grundfläche weniger als 20.000 m<sup>2</sup>), die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1 a Abs. 3 Satz 5 vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ist also in dieser Hinsicht ausgesetzt. Ebenso entfällt, da keine förmliche Umweltprüfung durchgeführt wird, der Umweltbericht nach § 2 a BauGB, die zusammenfassende Erklärung nach § 10 Abs. 4 BauGB und die Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind.

### **7.2 Untersuchung der Umweltbelange**

Der bei Durchführung des beschleunigten Verfahrens vorgegebene Verzicht auf die Durchführung einer Umweltprüfung enthebt die planende Kommune zwar von der förmlichen Durchführung der Umweltprüfung und der Erarbeitung eines Umweltberichtes, dennoch bleibt das Erfordernis, die von der Planung betroffenen Umweltbelange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB nach allgemeinen Grundsätzen zu ermitteln, zu bewerten und in die Abwägung einzustellen, bestehen. Während für Bebauungspläne im Regelverfahren eine detaillierte Eingriffsermittlung gefordert wird, können sich die Darlegungen für Bebauungspläne im beschleunigten Verfahren dagegen auf überschlägige Angaben zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen beschränken.

Wie in Kapitel 5 aufgezeigt, ist ein hoher Anteil des Geltungsbereiches durch das Bestandsgebäude (Bremer Straße 7) mit seinen rückwärtigen Nebenanlagen und Zuwegungen überbaut bzw. versiegelt. In einer schmalen offenen Bodenfläche entlang der Artilleriestraße befindet sich ein Laub- sowie Nadelbaum.

Bei Umsetzung der Bebauungsplan-Festsetzungen wird das innerhalb des Plangebietes bestehende Gebäude umgebaut und ein Neubau als Erweiterungsbau errichtet. Die hier bestehenden Bäume und sonstigen kleinteiligen Gehölzstrukturen müssen hierzu entfernt werden. Als Ersatz werden auf dem Grundstück zwei Laubbaumhochstämme gepflanzt und min. 110 m<sup>2</sup> Grünfläche angelegt. Im rückwärtigen Hof werden sieben Stellplätze in wasserdurchlässigen Materialien hergestellt.

In Anbetracht der Bestandssituation sowie der beabsichtigten Neuanlage von Grünflächen i.V.m. neu anzupflanzenden Laubbäumen sind in Bezug auf die Schutzgüter Boden und Wasser, Klima, Flora und Fauna keine erheblich nachhaltigen Beeinträchtigungen zu erwarten. Anhaltspunkte für das Vorkommen besonders geschützter faunistischer Arten liegen nicht vor.

Die durch die Überbauung (Neubau) bedingten Eingriffe in die Schutzgüter Boden und Wasser werden als gering eingestuft.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Stadtbildes durch den Erweiterungsbau ist nicht zu erwarten. Es kann eher davon ausgegangen werden, dass durch die geplante Gebäudekubatur ein städtebaulich positiver Abschluss im Bereich der Kreuzung Bremer Straße / Artilleriestraße geschaffen wird.



### **7.3 Artenschutz**

Neben einer Auswertung vorhandener Unterlagen (Landschaftsplan des ZRK) erfolgte eine Ortsbegehung im Februar/März 2014. Auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten und unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen lassen sich Rückschlüsse auf potentiell faunistische Vorkommen ziehen und die Auswirkung der von der Planung betroffenen Tierarten ableiten.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb eines verdichteten Siedlungsraumes im Nahbereich der stark befahrenen Kurt-Wolters-Straße. In direkter Nachbarschaft grenzt östlich der Artilleriestraße eine gestaltete, öffentliche Grünfläche mit Laubgehölzen und befestigten Wegen an, innerhalb derer die Ahne als offenes Fließgewässer verläuft. Das übrige Standortumfeld ist entsprechend seiner innerstädtischen Lage stark anthropogen überformt.

Dem entsprechend ist vornehmlich von dem Vorkommen von Vögeln der typischen Stadtlebensgemeinschaft (Arten der Siedlungsflächen) wie Haussperling, Girlitz und Grünfink, jedoch nicht von besonders empfindlichen oder im Bestand gefährdeten Brutvögeln auszugehen. Für das nur 916 m<sup>2</sup> große Grundstück ist auf Grund seiner städtebaulich gefassten Lage (dicht besiedelter Innenbereich) davon auszugehen, dass die Flächen des Geltungsbereiches für alle Arten nur als Teillebensraum in Betracht kommen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass insbesondere die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei Planverwirklichung nicht erfüllt werden. Die geringe Größe des Plangebietes schließt einen signifikanten negativen Einfluss auf lokale Populationen aus. Auch ist nicht ersichtlich, dass die im Zuge der Planung eventuellen Störungen den Erhaltungszustand einzelner Populationen verschlechtern oder gar gefährden werden. Artenschutzrechtliche Versagungsgründe sind nicht erkennbar.

### **7.4 Eingriffsregelung**

Gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung Eingriffe in Boden, Natur und Landschaft als zulässig bzw. vor der planerischen Entwicklung erfolgt. Eine Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung ist nicht erforderlich.

## **8 INHALTE DES BEBAUUNGSPLANES**

### **8.1 Art und Maß der baulichen Nutzung**

Aufgrund der örtlichen städtebaulichen Situation sowie im Hinblick der durch die IWA Immobilien Wirtschaftsanlagen GmbH beabsichtigten Umnutzung / Neubau für studentische Wohnungen am Standort wird der Geltungsbereich gemäß § 4 BauNVO als WA – Allgemeines Wohngebiet festgesetzt.

Aufgrund der Lage des Plangebietes im innerstädtischen Bereich, seiner geringen Flächengröße und der räumlichen Nähe zu diversen Bildungseinrichtungen werden für das allgemeine Wohngebiet zusätzliche Einschränkungen zur Nutzung festgesetzt, um unerwünschte Entwicklungen zu unterbinden. Dem entsprechend sind die unter § 4 Abs. 3 BauNVO genannten, ausnahmsweise zulässigen Nutzungen der Nr.1 (Betriebe des Beherbergungsgewerbes), Nr. 4 (Gartenbaubetriebe) und Nr. 5 (Tankstellen) ausgeschlossen.

Zur Steuerung der baulichen Ausnutzung am Ort wird die maximal zulässige Grundfläche auf 590 m<sup>2</sup> festgesetzt; Die zulässige Geschossfläche ist auf maximal 1.600 m<sup>2</sup> begrenzt. Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den nur 916 m<sup>2</sup> großen Grundstück, wird eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche um 210 m<sup>2</sup> für Stellplätze, Garagen, Nebenanlagen etc. zugelassen.

Die festgesetzte Zahl der Vollgeschosse sowie die vorgegebene maximal zulässige Firsthöhe erfolgte in städtebaulicher Anpassung an die bestehende Bebauung der benachbarten Grundstücke. Erforderliche Abstandsflächen sind aufgrund der festgesetzten Grenzbebauung, im Sinne einer geschlossenen Bebauung nicht einzuhalten.

### **8.2 Bauweise, Baugrenzen**

In Verbindung mit den straßenseitig orientierten Baufenster, welches sich in seiner Tiefe an den baulichen Bestand orientiert, wird die geschlossene Bauweise mit Grenzbebauung entlang der Bremer Straße gesichert und durch eine raumbildende Bebauung des Eckgrundstückes zur Artilleriestraße hin fortgesetzt. Die vorgegebene Baugrenze sowie die geschlossene Bauweise trägt hierbei zur Erhaltung und Weiterentwicklung der städtebaulichen Eigenart des Plangebietes und seiner Umgebung bei.

### **8.3 Erschließung / Stellplätze**

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Durchfahrt von Seiten der Artilleriestraße, die im Norden unmittelbar in die Kurt-Wolters-Straße und in ihren südlichen Verlauf in die Kurt-Schumacher-Straße mündet. Durch die innerstädtische Lage ist der Geltungsbereich gut an das örtliche Straßen- sowie Fuß-/Radwegenetz angebunden.

Zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist im rückwärtigen Grundstücksbereich eine Fläche für ebenerdige Stellplätze festgesetzt. Innerhalb derer können bis zu sieben Stellplätze errichtet werden.

Die vorgesehene Planung der IWA Immobilien Wirtschaftsanlagen GmbH sieht den Umbau des Bestandsgebäudes sowie einen Neubau mit insgesamt 18 studentischen Wohnungen vor. Die Anzahl, Größe, Gestaltung und Ausstattung der hierzu nachzuweisenden Stellplätze wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages, der parallel dem Bebauungsplanverfahren erarbeitet und mit der Stadt Kassel abgestimmt wird, geregelt.

#### **8.4 Grünfläche, Anpflanzung von Laubbäumen**

Zur Sicherung der örtlichen Durchgrünung ist die Herstellung von mindestens 110 m<sup>2</sup> Grün- bzw. Gartenfläche vorgegeben, so dass die Beanspruchung des Schutzgutes "Boden", in Abwägung der gewünschten städtebaulichen Entwicklung, auf ein notwendiges Maß beschränkt wird.

Des Weiteren sind durch Festsetzung mindestens zwei Laubbaumhochstämme auf dem Privatgrundstück zu pflanzen, von denen einer durch zeichnerische Vorgabe im Anschlussbereich der Bremer Straße an die Artilleriestraße anzupflanzen ist. In Verbindung mit der festgesetzten Mindestqualität wird hierdurch ein positiver städtebaulicher Abschluss erwirkt.

#### **8.5 Lärmfestsetzungen**

Die Flächen des Geltungsbereiches sind durch Lärm vorbelastet. Die Kurt-Wolters-Straße zeigt sich auf Grund ihres vierspurigen Ausbaus und dem hohem Verkehrsanteil als maßgeblicher Lärmemittent.

Auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung der TÜV Überwachung Hessen GmbH (siehe Kap. 6.6) ist ersichtlich, dass sowohl die Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil 1 für Verkehrsräusche, als auch die Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Wohngebieten tagsüber und in der Nacht überschritten werden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden oder Wällen würden bei den gegebenen Abständen zu den Verkehrswegen und den Höhenverhältnissen nicht zu einem ausreichenden Schutz der geplanten Wohnbebauung führen und sind auf Grund der gefassten innerstädtischen Lage städtebaulich nicht vertretbar.

Aus diesem Grund wurden durch Festsetzung passive Schallschutzmaßnahmen hinsichtlich der erforderlichen Schalldämmung von Außenbauteilen vorgegeben, durch die die Einhaltung der vom Gesetzgeber vorgegebenen Immissionsgrenzwerte gesichert und gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gewahrt bleiben.

#### **8.6 Örtliche Bauvorschriften**

Die im Bebauungsplan vorgesehenen bauordnungsrechtlichen Festsetzungen dienen als Gestaltungsfestsetzungen der baulichen Einfügung in den Bestand, des vertraglich zu regelnden Stellplatznachweises sowie der Durchgrünung des Geltungsbereiches.

#### **8.7 Hinweise**

Die im Bebauungsplan aufgeführten Hinweise verweisen auf vorzunehmende Maßnahmen im Einzelfall bzw. auf die Beachtung relevanter Richtlinien, Satzungen, etc.

## 9 BODENORDNUNG UND FLÄCHENBILANZ

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. V/32 E "Holländische Straße" ergibt sich aus den für das ca. 916 m<sup>2</sup> große Plangebiet getroffenen Festsetzungen folgende Flächenbilanzierung:

<b>Bebauungsplan Nr. V/32 E, 1. Änderung (WA - allgemeines Wohngebiet)</b>	
überbaubare Grundfläche	590 m <sup>2</sup>
befestigte Flächen	210 m <sup>2</sup>
Grün- und Gartenflächen	min. 110 m <sup>2</sup>
Anpflanzung von Laubbäumen	min. 2 Stck.

Bearbeitung:



**Fahrmeier • Rühling • Weiland**  
Partnerschaft • Diplom-Ingenieure für Landschaftsplanung  
Landschaftsarchitekten • Stadtplanerin • Städtebauarchitektin  
Herkulesstraße 39 • 34119 Kassel  
Fon: 0561 - 3 32 32 • Fax: 0561 - 7 39 66 66  
e-Mail: [stadtplanung@pwf-kassel.de](mailto:stadtplanung@pwf-kassel.de)

Kassel, den

---

(Martin Eger)

Aufstellung:

**Stadt Kassel**

**Stadtplanung, Bauaufsicht  
und Denkmalschutz**

Kassel, den

---

(i.V. Flore)

# 1. PLANZEICHEN UND PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 9 Abs. 1 BauGB i.V.m. BauNVO)

## ALLGEMEINES

Mit Inkrafttreten des Bebauungsplanes Nr. V/32 E "Holländischer Platz", 1. Änderung treten in dessen Geltungsbereich die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. V/32 E "Holländischer Platz" vom 14. März 1981 außer Kraft.

### 1.1 Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB; § 1 Abs. 3 und Abs. 6 BauNVO)

**WA**

#### Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO

Im allgemeinen Wohngebiet werden gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO die nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen der Nr.1 (Betriebe des Beherbergungsgewerbes), Nr. 4 (Gartenbaubetriebe) und Nr. 5 (Tankstellen) ausgeschlossen.

### 1.2 Maß der baulichen Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

**GR**  
590 m<sup>2</sup>

#### Grundfläche (§ 16 Abs. 2 Nr. 1 und § 19 BauNVO)

Die nach § 19 Abs. 2 maximal zulässige Grundfläche wird auf 590 m<sup>2</sup> festgesetzt.

Eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche durch die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen wird auf maximal 800 m<sup>2</sup> begrenzt.

**GF**  
1600m<sup>2</sup>

#### Geschossfläche (§ 16 Abs. 2 Nr. 2 und § 20 BauNVO)

Die maximale Geschossfläche wird auf 1.600 m<sup>2</sup> festgesetzt.

Die Geschossfläche ist gem. § 20 Abs. 3 BauNVO nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln.

**III**

#### Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 16 Abs. 2 Nr. 3 und § 20 Abs. 1 BauNVO)

Im allgemeinen Wohngebiet sind maximal drei Vollgeschosse zulässig.

**FH**

#### Firsthöhe (§ 16 Abs. 2 Nr. 4 und § 18 Abs. 1 BauNVO)

Die maximale Firsthöhe wird auf 12,00 m festgesetzt.

Bezugspunkt für die Bestimmung der Firsthöhe ist die Oberkante der öffentlichen Verkehrsfläche (OK Gehweg / Mischfläche) an der Grenze des Baugrundstückes; angesetzt wird die Mitte der straßenseitigen Fassade, gemessen rechtwinklig zur Straßenachse in Fahrbahnmitte, bis zum Schnittpunkt der Dachfläche bzw. Oberkante First.

### 1.3 Bauweise, Baugrenzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

**g**

#### Geschlossene Bauweise (§ 22 Abs. 3 BauNVO)

Im Allgemeinen Wohngebiet wird die geschlossene Bauweise festgesetzt.



#### Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

Entsprechend § 23 Abs. 5 BauNVO sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig.

## 1.4 Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)



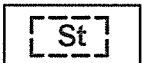
### Anpflanzen von Laubbäumen

Von der festgesetzten Lage kann abgewichen werden, wenn dies aus technischen oder verkehrlichen Gründen erforderlich ist und wenn die Abweichung auch unter Würdigung nachbarlicher Interessen mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist.

## 1.5 Sonstige Planzeichen (§ 9 Abs. 7 BauGB)



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes

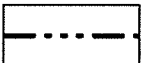


### Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen und Stellplätze

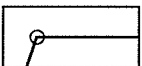
Zweckbestimmung: Ebenerdige Stellplätze

Im räumlichen Geltungsbereich sind innerhalb der nicht überbaubaren Fläche Stellplätze nur in den dafür ausgewiesenen Flächen zulässig.

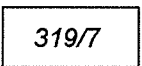
## 1.6 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen



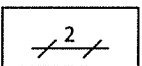
Flurgrenze



Flurstücksgrenze



Flurstücksnummer



Vermaßung in Meter

Darstellungen außerhalb des Geltungsbereiches sind, mit Ausnahme der Nutzungsschablone, nur nachrichtlich.

## 1.7 ZEICHNERISCHE HINWEISE



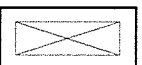
Gebäude



Ein-/Ausfahrt



Hauseingang



Durchfahrt



Stellplätze

Füllschema der Nutzungsschablone

Baugebiet	
Bauweise	max. Firsthöhe
max. Grundfläche (GR)	max. Geschossfläche (GF)
Zahl der Vollgeschosse	Dachneigung

## **2. PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN OHNE PLANZEICHEN (§ 9 Abs. 1 BauGB)**

### **2.1 Flächen für Nebenanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 14 BauNVO)**

Mobilfunkanlagen sind, sofern sie keine Nebenanlagen im Sinne des § 14 Abs. 2 BauNVO sind, ausgeschlossen.

### **2.2 Versorgungsleitungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 13 BauGB)**

Die zur Versorgung des Gebietes notwendigen Versorgungsleitungen sind unterirdisch zu verlegen.

### **2.3 Niederschlags- / Oberflächenwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB)**

Das Niederschlags- / Oberflächenwasser auf den privaten Grundstücken ist in die Kanalisation abzuführen, oder sofern die Beschaffenheit des Bodens dies zulässt und wasserrechtliche und gesundheitliche Belange nicht entgegenstehen, zur Gartenbewässerung aufzufangen oder als Brauchwasser zu verwenden.

Der Einbau von unterirdischen oder in das Gebäude integrierten Zisternen ist zulässig.

### **2.4 Minimierung der Versiegelung / Verwendung von Oberflächenmaterialien (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)**

Notwendige Erschließungsflächen, zulässige Stellplätze und Zufahrten und sonstige zu befestigende private Grundstücksfreiflächen sind in wasserdurchlässigem Aufbau herzustellen oder bei der Verwendung anderer Materialien so anzulegen, dass sie in seitliche Grünflächen entwässern können.

### **2.5 Gebiete, in denen bestimmte luftverunreinigende Stoffe nicht oder nur beschränkt verwendet werden dürfen (§ 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)**

Grundlage für die Verwendung von Brennstoffen ist generell die 1. BImSchV. Soweit vorhanden, sind aktuellere Anforderungen des Umweltzeichens "Blauer Engel" einzuhalten. Die Verwendung fester fossiler Brennstoffe gemäß 1. BImSchV § 3 (1) Nr. 1 bis 3a (Kohle, Koks, Torf) ist unzulässig.

### **2.6 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)**

2.6.1 Für die geplanten Gebäude mit Aufenthaltsräumen nach DIN 4109:1989-11 (zu beziehen beim Beuth-Verlag, Berlin) beträgt das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß erf.  $R'_{w,res}$  für die Außenbauteile 45 dB. Für die südliche Gebäudeseite entlang der Bremer Straße reduziert sich das erforderliche resultierende Schalldämm-Maß erf.  $R'_{w,res}$  für die Außenbauteile auf 35 dB.

2.6.2 Für die Außenbauteile von Schlafräumen und von Kinderzimmern wird ein erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß erf.  $R'_{w,res}$  von 50 dB festgesetzt. Für die Außenbauteile von Schlafräumen und von Kinderzimmern an der südlichen Gebäudeseite entlang der Bremer Straße wird ein erforderliches resultierendes Schalldämm-Maß erf.  $R'_{w,res}$  von 40 dB festgesetzt.

### **2.7 Anpflanzen von Laubbäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)**

Im allgemeinen Wohngebiet sind mindestens zwei gebietseigene Laubbäume als Hochstamm in der Mindestqualität 3xv. mit Ballen, StU 14-16 (gemessen in 1 m Höhe), in einer unbefestigten Baumscheibe zu pflanzen, dauerhaft zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen.

Es wird die Verwendung der nachfolgenden Arten empfohlen:

- Sorbus aria 'Majestica' (Grünfilzige Mehlbeere)
- Carpinus betulus 'Fastigiata' (Säulen-Hainbuche)
- Acer platanoides 'Columnare' (Säulen-Spitzahorn)

### **3. BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN (§ 81 Hessische Bauordnung i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB)**

#### **3.1 Gestaltung der Dächer (§ 81 Abs. 1 Pkt. 1 HBO)**

3.1.1 Im allgemeinen Wohngebiet sind flach geneigte Dächer mit einer Dachneigung von 0° - 12° zulässig.

3.1.2 Dächer im allgemeinen Wohngebiet mit einer Ausdehnung von min. 150 m<sup>2</sup> sind extensiv zu begrünen und dauerhaft zu pflegen (Mindestaufbau von 5 cm durchwurzelungsfähigem Substrat). Ausgenommen hiervon sind die für technische Anlagen oder für Anlagen zur Nutzung regenerativer Energiequellen erforderlichen Flächen.

#### **3.2 Nutzung, Gestaltung und Bepflanzung der Grundstücksfreiflächen (§ 81 Abs. 1 Pkt. 5 HBO)**

3.3.1 Mind. 110 m<sup>2</sup> der privaten Grundstücksflächen sind als Grün- bzw. Gartenfläche anzulegen und zu unterhalten. Angerechnet werden alle Pflanz-, Einsaat- und Sukzessionsflächen mit natürlichem Bodenaufbau.

### **RECHTSGRUNDLAGEN**

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

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

Planzeichenverordnung 1990 (**PlanzV 90**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).

Bundesnaturschutzgesetz (**BNatSchG**) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 G. v. 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154).

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

Hessische Bauordnung (**HBO**) vom 15. Januar 2011 (GVBl. S. 46), zuletzt geändert am 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)

Hessische Gemeindeordnung (**HGO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07. März 2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert am 27. Mai 2013 (GVBl. I S. 218).

Hessisches Wassergesetz (**HWG**) vom 14. Dezember 2010 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert am 13. Dezember 2012 (GVBl. S. 622).

Hessisches Gesetz über das öffentliche Vermessungs- und Geoinformationswesen (**HVGG**) vom 6. September 2007 (GVBl. I S. 548), zuletzt geändert durch Artikel 14 des Gesetzes vom 27. September 2012 (GVBl. S. 290)

Gesetz zum Schutze der Kulturdenkmäler (**DSchG HE 1974**) in der Fassung vom 05. September 1986 (GVBl. I, S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 21. November 2012 (GVBl. S. 444)

Satzung zum Schutz des Baumbestandes in der Stadt Kassel (**Baumschutzsatzung**) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder (**Stellplatzsatzung**) der Stadt Kassel in ihrer jeweils gültigen Fassung.



## **4. Hinweise**

### **4.1 Abwasserbeseitigungssatzung**

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

### **4.2 Altlasten**

Ergeben sich im Zuge der Baumaßnahmen Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Hinweise, die einen Altlastenverdacht begründen können, ist das Regierungspräsidium Kassel, Dezernat 31.1, Steinweg 6, 34117 Kassel, unverzüglich zu informieren.

### **4.3 Artenschutz**

Bei der Bebauung der Flächen sind die allgemeinen artenschutzrechtlichen Regelungen zu beachten (§ 39 Abs. 5 BNatSchG, § 44 Abs. 1 BNatSchG). Zur Vermeidung der Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbote (Tötungsverbote) sollte die Baufeldräumung nur in der Zeit zwischen dem 01. Oktober und dem 28./29. Februar erfolgen.

### **4.4 Bodendenkmäler**

Treten bei Erdarbeiten Bodendenkmäler wie Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und sonstige Funde (z.B. Scherben, Steingeräte, Skelette etc.) zu Tage, so ist gemäß § 19 und § 20 DSchG das Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Vor- und Frühgeschichte, Außenstelle Marburg, Ketzerbach 11, 35037 Marburg, unverzüglich zu informieren. Die Arbeiten sind vorübergehend einzustellen. In zu erteilende Baugenehmigungen ist die Anzeigepflicht gemäß § 20 DSchG aufzunehmen.

### **4.5 Energieeinsparverordnung (EnEV) und Erneuerbare-Energie-Wärmegesetz (EEWärmeG)**

Die zum Zeitpunkt der Bauantragsstellung bzw. der Errichtung baulicher Anlagen gültigen Bestimmungen der EnEV sowie des EEWärmeG sind zu beachten.

### **4.6 Städtebaulicher Vertrag**

Zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. V/32 E „Holländische Straße“, 1. Änderung besteht zwischen dem Magistrat der Stadt Kassel und dem Investor ein städtebaulicher Vertrag, dessen Regelungen für den gesamten Geltungsbereich gelten und die zu beachten sind. Im städtebaulichen Vertrag sind auch Regelungen zur Herstellung und Ablösung von Stellplätzen enthalten.

### **4.7 Schutz des Mutterbodens (gem. § 202 BauGB)**

Die geltenden bodenschutzrechtlichen Vorschriften sind zu beachten und einzuhalten. Mutterboden, der bei der Errichtung und Veränderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Veränderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen.

### **4.8 Stellplatzsatzung**

Anzahl, Größe und Gestaltung der erforderlichen Stellplätze und Garagen richten sich nach der "Satzung zur Herstellung, Ablösung und Gestaltung von Stellplätzen und zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder (Stellplatzsatzung)" der Stadt Kassel in der jeweils gültigen Fassung.

### **4.9 Versickerung von Regenwasser**

Die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung von Regenwasser wird von der Unteren Wasserbehörde erteilt.

### **4.10 Versorgungsleitungen**

Bei Erdarbeiten sind die Vorschriften der Versorgungsträger zum Schutz von Leitungen zu beachten. Insbesondere sind Bepflanzungen so durchzuführen, dass keine Gefährdung der Versorgungsleitungen entsteht.

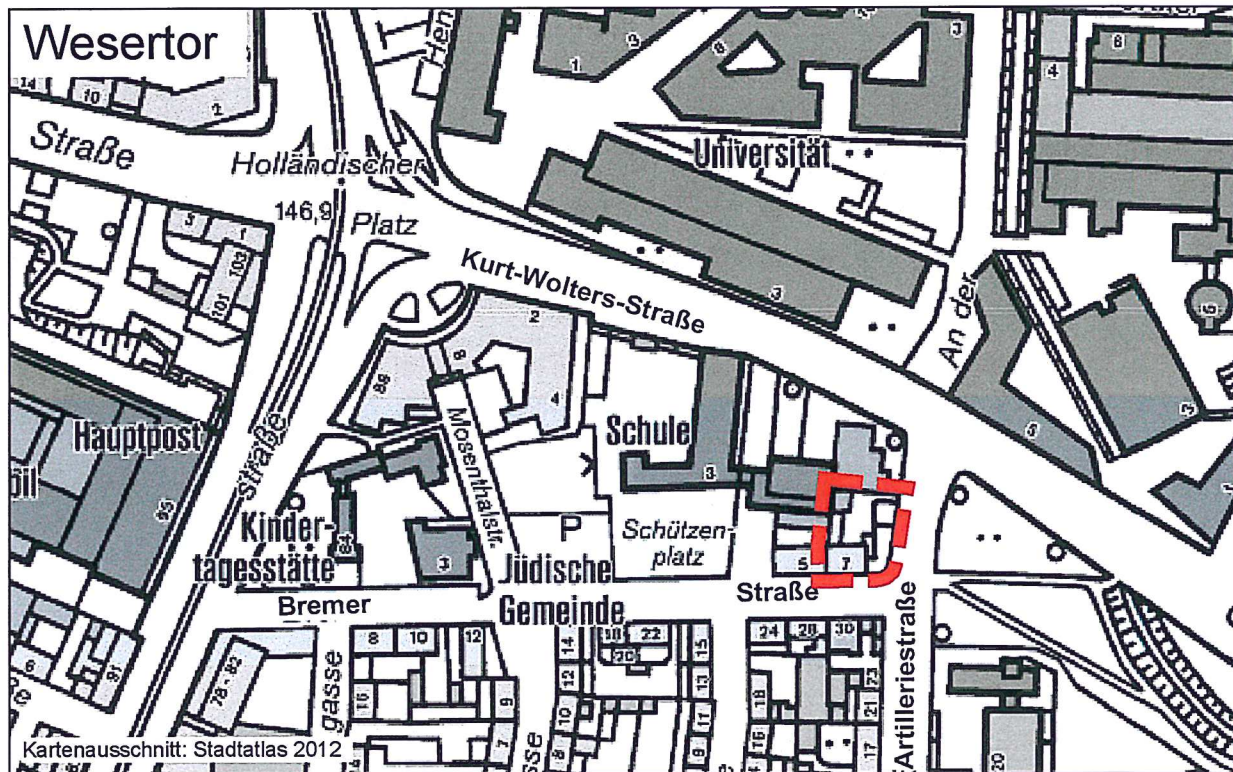
Die Umverlegung bzw. Beseitigung vorhandener Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Neuverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen ist rechtzeitig mit den betroffenen Versorgungsunternehmen abzustimmen.

### **4.11 „Kunstwerk 7000 Eichen“**

Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ist von dem „Kunstwerk 7000 Eichen“ nicht betroffen.

## VERFAHRENSVERMERKE (beschleunigtes Verfahren gem. § 13a BauGB)

<p>Planunterlagen hergestellt nach dem unter Zugrundelegung der Flurkarte entstehenden Kartenwerk durch das Vermessungsbüro Mai Vermessung, Sichelsteiner Weg 17, 34123 Kassel (Zuständigkeit nach § 15 (2) Nr. 1 HVGG).</p> <p>Kassel, Vermessungsbüro</p> <p>..... Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur</p>	<p>Aufgestellt,</p> <p>Kassel, Der Magistrat</p> <p>Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz</p> <p>..... Stadtbaurat</p> <p>..... Ltd. Baudirektor</p>
<p>Als Bebauungsplan-Entwurf zur öffentlichen Auslegung beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 des BauGB am .</p> <p>Kassel, Die Stadtverordnetenversammlung</p> <p>..... Stadtverordnetenvorsteherin</p>	<p>Öffentlich auszulegen in der Zeit vom bis einschließlich .</p> <p>Kassel, Der Magistrat</p> <p>..... Stadtbaurat</p>
<p>Hat öffentlich ausgelegt gemäß § 3 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauGB vom bis einschließlich . Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung wurden bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. vom .</p> <p>Kassel, Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz</p> <p>..... Techn. Angestellter</p>	<p>Der Inhalt dieses Bebauungsplanes mit seinen Festsetzungen wurde am von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen.</p> <p>Kassel, Die Stadtverordnetenversammlung</p> <p>..... Stadtverordnetenvorsteherin</p>
<p><b>AUSFERTIGUNG</b> Der Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen, wird hiermit ausgefertigt.</p> <p>Kassel,</p> <p>Der Magistrat</p> <p>..... Oberbürgermeister</p>	
<p>Der von der Stadtverordnetenversammlung als Satzung beschlossene Bebauungsplan ist, gemäß § 10 Abs. 3 BauGB, ortsüblich bekannt zu machen.</p> <p>Kassel, Der Magistrat</p> <p>..... Oberbürgermeister</p>	<p>Der Satzungsbeschluss wurde bekannt gemacht in der Stadtausgabe Kassel der Hessisch-Niedersächsischen Allgemeinen Nr. vom . Der Bebauungsplan ist damit in Kraft gesetzt worden.</p> <p>Kassel, Der Magistrat</p> <p>..... Stadtbaurat</p>



## Bebauungsplan

# Nr. V/32 E "Holländischer Platz" 1. Änderung

*-Entwurf-*

Maßstab: 1 : 500

Datum: 10.04.2014

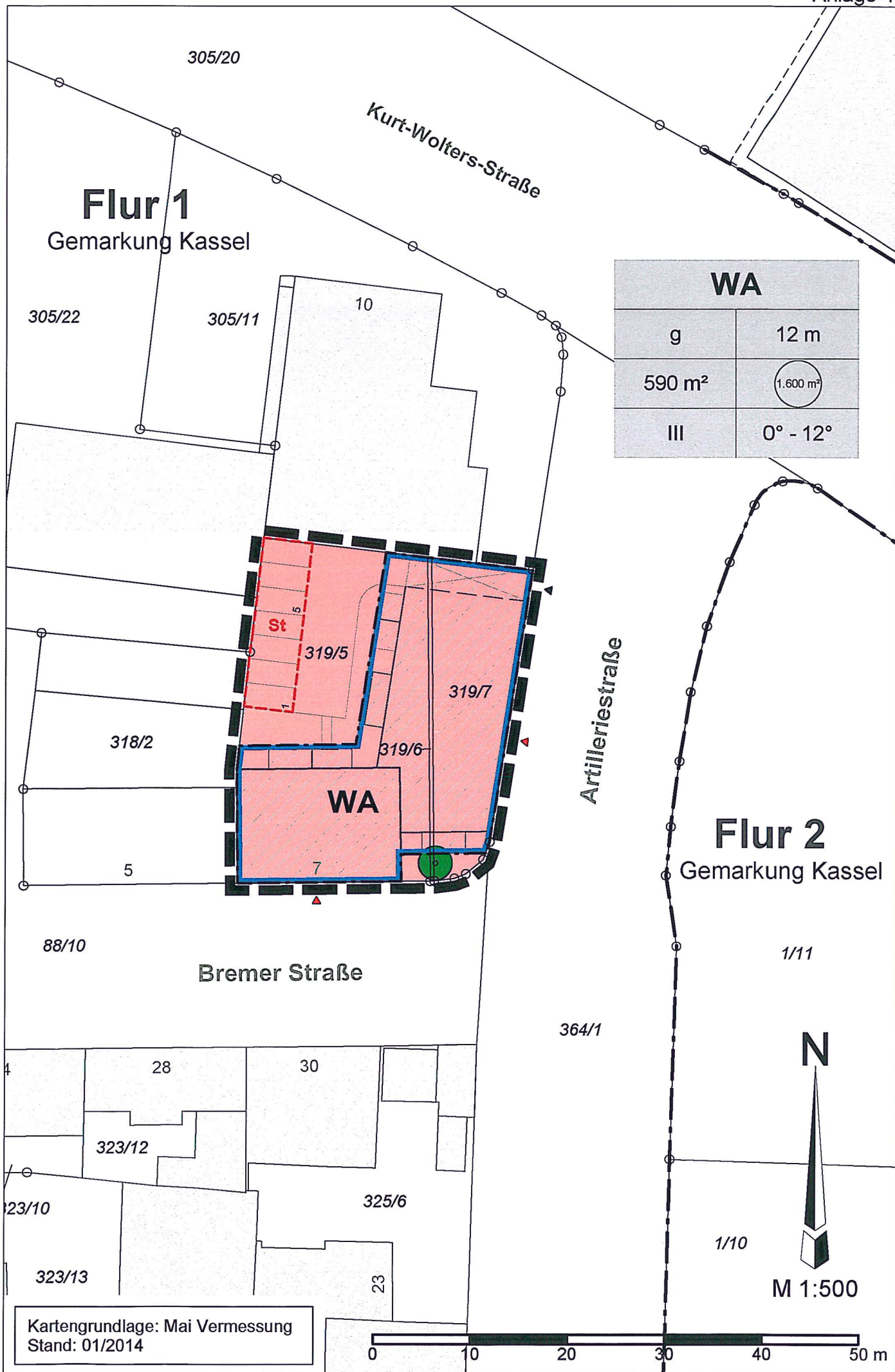


Fahrmeier • Rühling • Welland  
Partnerschaft Diplom-Ingenieure für Landschaftsplanung  
Landschaftsarchitekten • Stadtplanerin • Städtebauarchitektin  
Herkulesstraße 39 • 34119 Kassel  
Fon: 0561-33232 • Fax: 0561-7396666  
e-Mail: stadtplanung@pwf-kassel.de

Kassel **documenta** Stadt

Stadtplanung,  
Bauaufsicht  
und Denkmalschutz

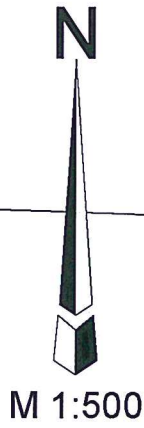




**Flur 1**  
Gemarkung Kassel

WA	
g	12 m
590 m <sup>2</sup>	1.600 m <sup>2</sup>
III	0° - 12°

**Flur 2**  
Gemarkung Kassel



Kartengrundlage: Mai Vermessung  
Stand: 01/2014



**Vorlage Nr. 101.17.1296**

12. Mai 2014  
1 von 1

**Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel  
Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“**

Berichtersteller/-in: Stadtbaurat Christof Nolda

**Antrag**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Abschluss des Durchführungsvertrags nach § 12 BauGB zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ zwischen Herrn Peter Glinicke und der Stadt Kassel wird zugestimmt.“

Die Bau- und Planungskommission und der Magistrat haben in ihren Sitzungen am 30.04.2014 und 12.05.2014 der Vorlage zugestimmt.

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

Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister

## **Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57 A „Stadtvillenpark Marbachshöhe“**

# **Erläuterung**

### **1. Bestandssituation**

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

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

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

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

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

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

### **3. Verfahren**

Mit Schreiben vom 24. Mai 2013 hat der Vorhabenträger die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes beantragt.

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

Des Weiteren wird der Bebauungsplan keine Zulässigkeit von Vorhaben begründen, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen oder die die Erhaltungsziele und den Schutzzweck von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung und der europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes beeinträchtigen (§ 13 a Abs. 2 i. V. m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b BauGB).

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

Ein mit der Verwaltung abgestimmter Vorhaben- und Erschließungsplan wurde vorgelegt.

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurde dem OBR-Wilhelmshöhe in seiner Sitzung am 31. Oktober 2013 vorgelegt. Die Stadtverordnetenversammlung hat den Entwurf am 9. Dezember 2013 zur Offenlage beschlossen (Aufstellungs- und Offenlegungsbeschluss).

Der Entwurf hat mit seiner Begründung in der Zeit vom 27. Januar 2014 bis einschließlich 28. Februar 2014 öffentlich ausgelegen. Gleichzeitig fand die Beteiligung der Ämter und Träger öffentlicher Belange statt.

#### **4. Kosten**

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

#### **5. Durchführungsvertrag**

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

gez.  
Flore

Kassel, 3. April 2014



**Durchführungsvertrag  
zum  
vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Stadt Kassel  
Nr. III/57a „Stadtvillenpark Marbachshöhe“  
gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB)**

zwischen

der Stadt Kassel  
vertreten durch den Magistrat  
Obere Königsstraße 8  
34112 Kassel

- nachstehend „Stadt“ genannt -

sowie

Herrn  
Peter Glinicke  
Stadtvillenpark Marbachshöhe GmbH & Co. KG  
Königstor 61  
34119 Kassel

- nachstehend „Vorhabenträger“ genannt -

wird folgender Vertrag abgeschlossen:

**Präambel**

Der Vorhabenträger beabsichtigt auf seinen Grundstücken bestehend aus den Flurstücken 9/4, 9/19, 9/20, 9/114, 306/133, Flur 11, Gemarkung Wahlershausen die Errichtung von Wohngebäuden. Zu diesem Zweck hat der Vorhabenträger der Stadt einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt und beantragt, einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzustellen. Der Vorhabenträger verpflichtet sich zur Durchführung des Vorhabens und der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen sowie zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten. Von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel ist am 09.12.2013 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen worden.

**§ 1**

**Gegenstand des Vertrages**

- (1) Gegenstand dieses Vertrages ist die Planung und Durchführung des Vorhabens „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ mit 10 Wohngebäuden (48 Wohnungen) sowie dem Erhalt der auf dem Grundstück bestehenden Halle mit Tiefgarage. Die Grundlage für die Umsetzung des Vorhabens ist der Vorhaben- und Erschließungsplan „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ vom 06.11.2013 (Anlage 1) sowie der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. III/57a „Stadtvillenpark Marbachshöhe“.
- (2) Das Vertragsgebiet umfasst die Flurstücke 9/4, 9/19, 9/20, 9/114, 306/133, Flur 11, Gemarkung Wahlershausen.
- (3) Bestandteil dieses Vertrages ist der Vorhaben- und Erschließungsplan „Stadtvillenpark Marbachshöhe“ vom 06.11.2013 (Anlage 1).

## **§ 2 Beschreibung des Vorhabens**

Der Vorhabenträger verpflichtet sich, zehn Stadtvillen mit 48 Wohneinheiten sowie den erforderlichen Stellplätzen in Tiefgaragen bzw. Garagengeschossen zu errichten.

Die Gebäude werden über die Mecklenburger Straße bzw. den östlichen Bärenreiterweg und eine davon abgehende interne, private Quartiersstraße erschlossen.

Die bestehende Werkhalle mit Tiefgarage bleibt erhalten und wird wie bisher als Lager für Oldtimer und andere Automobile genutzt. Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt durch die Halle und einem südlich der Halle vorgesehenen Wendepplatz. Das vorhandene, derzeit vermietete Bürogebäude wird bis auf das Kellergeschoss abgebrochen und begrünt.

## **§ 3 Erschließung**

Die Gebäude werden über die Mecklenburger Straße bzw. den östlichen Bärenreiterweg und eine davon abgehende interne, private Quartiersstraße erschlossen. Eine bauliche Veränderung der öffentlichen Verkehrsflächen wird nur im Bereich der Zufahrten an der Mecklenburger Straße bzw. dem Bärenreiterweg in Form von abgesenkten Bordsteinen vorgenommen. Die baulichen Maßnahmen sind mit dem Straßenverkehrsamt der Stadt Kassel abzustimmen. Die Kosten trägt vollständig der Vorhabenträger.

## **§ 4 Durchführungsverpflichtung**

(1) Der Vorhabenträger verpflichtet sich zur Realisierung des Vorhabens nach den Regelungen dieses Vertrages, dem Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 1) sowie den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, zur Übernahme der Planungskosten und aller Kosten aus diesem Vertrag und seiner Durchführung. Eine Kostenübernahme der Stadt erfolgt nicht.

(2) Der Vorhabenträger verpflichtet sich das Vorhaben bis zum 31.12.2020 durchzuführen. Die Fertigstellung des Gesamtvorhabens ist bei der Stadt anzuzeigen.

(3) Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. III/57a festgesetzten Begrünungsmaßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen. Die Begrünungsmaßnahmen sind spätestens in der nach Fertigstellung des Vorhabens folgenden Pflanzperiode auszuführen, also spätestens ein Jahr nach Fertigstellung des Bauvorhabens.

## **§ 5 Unabhängigkeit der Entscheidungsfreiheit der Stadt**

Die Vertragsparteien sind sich darüber einig, dass die Unabhängigkeit und Entscheidungsfreiheit der Stadt insbesondere im Hinblick auf die planerische Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gewahrt ist. Die städtischen Gremien sind in ihrer Entscheidung zum Satzungsbeschluss ungebunden.

## **§ 6 Veräußerung der Grundstücke, Rechtsnachfolge**

Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen Rechtsnachfolgern gemäß § 12 Abs. 5 BauGB mit Weitergabeverpflichtungen zu übertragen. Der Vorhabenträger und etwaige Rechtsnachfolger haften der Stadt als Gesamtschuldner für die Erfüllung des Vertrages, soweit die Stadt sie nicht ausdrücklich aus dieser Haftung entlässt. Ein Wechsel des Vorhabenträgers bedarf der Zustimmung der Stadt.

**§ 7**  
**Haftungsausschluss**

(1) Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB entsteht aus diesem Vertrag der Stadt keine Verpflichtung zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen des Vorhabenträgers, der diese im Hinblick auf die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes tätigt, ist ausgeschlossen.

(2) Für den Fall der Aufhebung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 Abs. 6 BauGB oder dessen Änderung sind etwaige Ansprüche gegen die Stadt ausgeschlossen. Dies gilt auch für den Fall, dass sich die Nichtigkeit des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Verlauf eines gerichtlichen Streitverfahrens herausstellen sollte.

**§ 8**  
**Schlussbestimmungen**

Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist 2fach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je eine Ausfertigung. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

**§ 9**  
**Wirksamkeit des Vertrages**

Der Vertrag tritt mit der Unterzeichnung in Kraft.

Kassel, den .....

.....  
Peter Glinicke  
Stadtvillenpark Marbachshöhe GmbH & Co. KG

Kassel, den .....

.....  
Bertram Hilgen  
Oberbürgermeister  
Stadt Kassel - Magistrat

Kassel, den .....

.....  
Christof Nolda  
Stadtbaurat  
Stadt Kassel - Magistrat

.....  
Flore  
(-63-)

.....  
Flore  
(-631-)

.....  
Koch  
(-6312-)

**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.

Berichtersteller/-in:                      Stadtverordneter Dominique Kalb

gez. Dr. Norbert Wett  
Fraktionsvorsitzender

**Vorlage Nr. 101.17.1253**

24. März 2014  
1 von 1

## **Barrierefreiheit in Schulen sicherstellen**

### **Antrag**

#### **zur Überweisung in den Ausschuss für Schule, Jugend und Bildung**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Magistrat erfasst die Defizite in der Barrierefreiheit der städtischen Schulgebäude. Diese werden mit einer Priorisierung der notwendigen baulichen Maßnahmen, einer Kostenschätzung der Einzelmaßnahmen und einem Zeitplan versehen und in den nächsten Schulentwicklungsplan und das Gebäudesanierungsprogramm aufgenommen. Die Ergebnisse der Erfassung, Kostenschätzung und der Zeitplan werden in der ersten Sitzung nach der Sommerpause im Ausschuss für Schule, Jugend und Bildung vorgestellt.

### **Begründung:**

Im Moment werden Diskussionen um die Voraussetzungen einer möglichst guten Inklusion geführt. An vielen Schulen fehlen, trotz rechtlicher Verpflichtung, immer noch bauliche Voraussetzungen um allen Schüler\*innen eine barrierefreie Teilnahme am Unterricht ermöglichen zu können.

Berichtersteller/-in:                      Stadtverordneter Simon Aulepp

gez. Norbert Domes  
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 Brüderkirche 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



Fraktion in der  
Stadtverordnetenversammlung

Kassel documenta Stadt

Rathaus, 34112 Kassel  
Telefon 0561 787 1266  
Telefax 0561 787 7130  
buero@spd-fraktion-kassel.de

Vorlage Nr. 101.17.1307

30. April 2014  
1 von 1

## Baukostenüberschreitungen bei städtischen Projekten

### Anfrage

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

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie viele Bauprojekte wurden von 2000 bis 2013 durch das Hochbauamt umgesetzt?
2. Welche Summe wurde verbaut?
3. Bei wie vielen Projekten wurden die Kosten überschritten?
4. Welches Projekt weist die höchste Kostenüberschreitung aus?
5. Welche verschiedenen Gründe sieht der Magistrat bei den festgestellten Kostenüberschreitungen?

Fragesteller/-in:                      Stadtverordneter Dogan Aydin

gez. Christian Geselle  
Fraktionsvorsitzender

**Vorlage Nr. 101.17.1325**

21. Mai 2014  
1 von 2

**Autochaos managen - Bergparkerschließung verbessern**

**Antrag**

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

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

1. Vor Veranstaltungen wie den Wasserspielen werden die Parkgebühren für alle Herkulesparkplätze an der Mündung der K6 am Ehlener Kreuz erhoben. Zur Einfahrt werden nur so viele Fahrzeuge zugelassen, wie ausgewiesene Parkplätze frei sind.
2. An Tagen mit Wasserspielen wird zusätzlich zum Fahrplanangebot für die Zeiten der An- und Abreise ein ergänzender Pendelbusbetrieb an der Straßenbahndstation Wilhelmshöhe mit den angrenzenden Parkplatzanlagen über die Endstation Druseltal zur Haltestelle Herkules angeboten. Die Zahl der Fahrzeuge wird der Nachfrage angepasst.
3. Auf den entsprechenden Internetseiten, Werbeflyern und anderen Infosystemen werden die Mobilitätsangebote und die ausgewiesenen Parkplätze mit dem Hinweis auf die begrenzten Kapazitäten dargestellt. Die stressarme Anreise mit dem ÖPNV wird deutlich empfohlen.
4. Der Magistrat wird beauftragt mit der KVG und dem Land Hessen auszuhandeln, Parkscheine bei Großveranstaltungen als Tagesticket für den ÖPNV eingesetzt werden zu können. Die Leistungen der KVG sind angemessen zu vergüten.

**Begründung:**

Mit der Erhebung der Parkgebühren und der Einlassregulierung am Ehlener Kreuz in Höhe der freien ausgewiesenen Parkplätze wird der Stau in der Zufahrt der K6 vermieden, so dass die Busse ohne Behinderungen ihre Fahrgäste zum Herkules bringen können.

Die Nutzung von nicht ausgewiesenen Flächen im Bereich der K6 und dem Besucherzentrum Herkules zum Parken kann mit dieser Regelung ebenfalls einfach unterbunden werden.

2 von 2

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Norbert Domes

gez. Norbert Domes  
Fraktionsvorsitzender