Niederschrift über die 6. öffentliche Sitzung
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
am **Donnerstag, 29. September 2016, 17:00 Uhr**
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

Anwesende:

Mitglieder
Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU
Petra Ullrich, 1. stellvertretende Vorsitzende, SPD
Eva Koch, 2. stellvertretende Vorsitzende, B90/Grüne
Judith-Annette Boczkowski, Mitglied, SPD
Patrick Hartmann, Mitglied, SPD
Volker Zeidler, Mitglied, SPD
Wolfram Kieselbach, Mitglied, CDU
Steffen Müller, Mitglied, B90/Grüne
Sven René Dreyer, Mitglied, AfD
Violetta Bock, Mitglied, Kasseler Linke
Thilko Gerke, Mitglied, FDP (Vertretung für Matthias Nölke)
Dr. Bernd Hoppe, Mitglied, Freie Wähler

Teilnehmer mit beratender Stimme
Pasquale Malva, Vertreter des Ausländerbeirates
Heinz Gunter Drubel, Vertreter des Seniorenbeirates
Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

Magistrat
Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung
Andrea Herschelmann, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:
Jörg Hildebrandt, Mitglied, CDU

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen
Volker Mohr, Amt für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Uwe Bischoff, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
Sabine Schaub, Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Bauen

Tagesordnung:

1. **Überprüfung der Parkgebührenordnung** 101.18.41
2. **KVG-Liniennetzreform** 101.18.173
3. **Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren** 101.18.179

4.	**Einsatz von Elektrobussen im Kasseler Nahverkehr**	101.18.186
5.	**Lärmschutz "Langes Feld"**	101.18.203
6.	**Liniennetzreform**	101.18.205
7.	**Betonverfüllung der Unterführung Rathauskreuzung**	101.18.224
8.	**Zuleitungen zu öffentlichen Abwasseranlagen**	101.18.241
9.	**Kombiticketmöglichkeiten zur documenta**	101.18.242
10.	**Fernbusbahnhof Kasseler Osten**	101.18.243
11.	**Sozialwohnungsquote**	101.18.247
12.	**Mobile Verkehrsüberwachung**	101.18.252
13.	**Sozialer Wohnungsbau**	101.18.270
14.	**Auswirkungen von Regiotrams auf Gleiskörper in Stadt Kassel**	101.18.286

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 22. September 2016 ordnungsgemäß einberufene 6. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit und die Tagesordnung fest.

Vorsitzender Kalb gibt bekannt, dass er die Tagesordnungspunkte 1 und 3 betreffend Parkgebühren gemeinsam zur Beratung aufrufen wird.

Stadtverordnete Boczkowski, SPD-Fraktion, beantragt, die Tagesordnungspunkte 11 und 13 gemeinsam zur Beratung aufzurufen, wobei zunächst Tagesordnungspunkt 13 behandelt werden soll. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Die Tagesordnungspunkte 1 und 3 werden gemeinsam zur Beratung aufgerufen.

1. Überprüfung der Parkgebührenordnung
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 11. Juli 2016
Bericht des Magistrats
101.18.41

Beschluss

Der Magistrat wird gebeten, über die Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung zu berichten und die Möglichkeiten für eine moderate Anpassung der Parkgebühren, der Einführung eines gebührenfreien Kurzzeitparkens und eines unbürokratischen Handwerkerparkausweises zu überprüfen. Insbesondere wird darum gebeten, die Auswirkung einer Anpassung des gebührenpflichtigen Zeitraums zu überprüfen und in der ersten Sitzung nach der Sommerpause zu berichten.

Stadtbaurat Nolda führt in das Thema ein. Im Anschluss erfolgt eine Power-Point-Präsentation anhand derer die Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung vorgestellt werden. Im Rahmen der Diskussion werden Fragen der Ausschussmitglieder von Stadtbaurat Nolda und Herrn Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, beantwortet.

Der Bericht über die Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung, der von Stadtbaurat Nolda und Herrn Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, gegeben wird, wird zur Kenntnis genommen.

3. Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke
- 101.18.179 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie hat sich die Auslastung der Parkplätze (getrennt nach Parkhäusern, bewirtschafteten und unbewirtschafteten Parkplätzen) in den Jahren vor und nach der Erhöhung der Parkgebühren im Sept 2014 entwickelt?
2. Wie haben sich die Fahrgastzahlen des Öffentlichen Nahverkehrs in den Jahren vor und nach der Erhöhung der Parkgebühren im Sept 2014 entwickelt?
3. Wie hoch ist die Kostendeckungsquote des motorisierten Individual Verkehrs (MIV) und ÖPNV in Kassel?
4. Wie sieht der Modal Split nach der Einführung der höheren Parkgebühren nach Sept 2014 aus?
5. Wie viele Punkte liegt der MIV Wert über dem Zielwert von 31-38 % des Modal Split für 2030?
6. Um wieviel Prozent haben sich die Parkgebühren in Kassel seit 2006 durchschnittlich erhöht?
7. Um wieviel Prozent haben sich die Fahrkartenpreise des ÖPNV in Kassel seit 2006 durchschnittlich erhöht?
8. Um wie viel Prozent haben sich in dieser Zeitspanne die vom Statistischen Bundesamt ermittelten Verbraucherpreise erhöht?
9. Wieviel Geld zahlt ein Gewerbetreibender im Durchschnitt für die Parkberechtigung für ein Auto im heutigen über die IHK ausgegebenen Abreißblock?
10. Wie viel würde eine fahrzeugbezogene Parkberechtigung pro Jahr kosten, wenn hierfür die Gebühren für alle Bezirke des Bewohnerparkens addiert würden?

11. Wie viele Fahrzeuge von Gewerbetreibenden sind in Kassel und im Landkreis Kassel zugelassen, die für eine ganzjährig gültige Kasseler Parkberechtigung (Handwerkerparken) berechtigt sein könnten?

Stadtbaurat Nolda beantwortet gemeinsam mit Herrn Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, die Anfrage sowie die Nachfragen der Ausschussmitglieder.

Nach Beantwortung durch Stadtbaurat Nolda und Herrn Dr. Georg Förster, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, erklärt Vorsitzender Kalb die Anfrage für erledigt.

2. KVG-Liniennetzreform
Anfrage der Fraktion Kasseler Linke
- 101.18.173 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie hoch waren die Kosten zur Erstellung der KVG-Liniennetzreform?
2. Von welchen Kosten wurde beim Nachtverkehr im ersten Entwurf ausgegangen?
3. Wie hoch werden die Gesamtkosten für den Einsatz der AST beziffert?
4. Zu welchen Bedingungen und Konditionen werden Fahrten des AST vergeben?
5. Wie hoch werden die notwendigen Ressourcen zur Realisierung einheitlicher Reiseketten im gesamten Netz beziffert?
6. Wie hoch werden die Kosten für die Umsetzung ganztägig gleichbleibender Taktmuster beziffert?
7. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf die KVG in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?
8. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf den NVV in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?
9. Welche Schritte sind bei der Tarifstrukturreform im Rahmen des Optimierungsprojekts „mobil4kassel – KVG 2020“ bereits passiert und welche sind noch in Planung?
10. Wie hat sich das ÖPNV-Angebot an Wochenenden (getrennt nach Samstag und Sonntag) in der Überarbeitung gegenüber dem jetzigen Angebot verändert?

11. Welche Linien sind davon betroffen?
12. Auf welchen Strecken sind am Wochenende Ausweitungen geplant?
13. Inwiefern sind die Taktungen beim Umstieg von einem KVG - in einen NVV-Bus abgestimmt?
14. Wann hat der NVV seine Linien das letzte Mal grundlegend angepasst?
15. Sind Änderungen in deren Linienplan absehbar (wenn ja, wann)?
16. Wann ist in etwa die Inbetriebnahme der Haltestelle Freibad Harleshausen durch einen NVV-Bus geplant?
17. Wie setzen sich die Erlöse durch den Verkauf von Fahrkarten zusammen (aufgeschlüsselt nach Art der Tickets)?
18. Wie haben sich Erlössituation und Zusammensetzung in den Jahren 2010 – 2016 verändert?
19. Welche Förderprogramme zur Finanzierung des ÖPNV wurden auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene beantragt?
20. Wie ist der derzeitige Stand der geplanten Fortschreibung des Konsolidierungsvertrags mit der KVG?

Die schriftliche Antwort des Magistrats wurde den Mitglieder mit der Einladung zur Sitzung übersandt. Nachfragen werden von Stadtbaurat Nolda beantwortet.

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

4. Einsatz von Elektrobussen im Kasseler Nahverkehr
Anfrage der Fraktion B90/Grüne
- 101.18.186 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Welche Erfahrungen wurden beim Einsatz des Elektrobusses im Rahmen des Free-Projektes durch die KVG gewonnen?
2. Wie beurteilt der Magistrat vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen die Einsatzmöglichkeit von Elektrobussen für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Kassel?
3. Gibt es einen Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, die bereits Elektrobusse einsetzen, z.B. Hannover oder Hamburg?

Die schriftliche Antwort wurde den Ausschussmitgliedern mit der Einladung zur Sitzung übersandt. Nachfragen werden von Stadtbaurat Nolda beantwortet.

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

5. Lärmschutz "Langes Feld"
Anfrage der Fraktion Freie Wähler + Piraten
- 101.18.203 -

Anfrage

Derzeit wird das Gewerbegebiet „Langes Feld“ an die Bundesautobahnanschlussstelle Niederzwehren der BAB 49 angeschlossen. Der Bau der Erschließungsstraße erfolgt abweichend vom beschlossenen Bebauungsplan. Außerdem werden die Auffahrten und Abfahrten der Anschlussstelle in ihrer Linienführung geändert. Dadurch erhöht sich die Lärmbelastung der Anwohner erheblich.

Wir fragen den Magistrat:

1. Ist der Magistrat der Auffassung, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes geändert werden müssen?
2. Ist der Bau eines zusätzlichen Schallschutzes im Bereich der Anschlussstelle auf Grund der erheblich erhöhten Lärmbelastung für die Anwohner geplant?

Die schriftliche Antwort wurde mit der Einladung zur Sitzung übersandt. Nachfragen werden von Stadtbaurat Nolda und Herrn Uwe Bischoff, Straßenverkehrs- und Tiefbauamt, beantwortet.

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

6. Liniennetzreform
Antrag der Fraktion Freie Wähler + Piraten
- 101.18.205 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Entscheidung über die Liniennetzreform wird im Wege eines Vertreterbegehrens gemäß § 8b Abs. 1 Satz 2 HGO getroffen.

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

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Antrag der Fraktion Kasseler Linke betr. Liniennetzreform, 101.18.205, wird **abgelehnt.**

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Hartmann

7. Betonverfüllung der Unterführung Rathauskreuzung
Anfrage der AfD-Fraktion
- 101.18.224 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

Welchen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung sieht Herr Stadtbaurat Nolda als Zustimmung zur irreversiblen Verfüllung mit Beton der Unterführung unter der Rathauskreuzung an, ist in der entsprechenden Vorlage die Verfüllung und die Art der Ausführung ausdrücklich aufgeführt?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Anfrage und sagt die schriftliche Antwort als Anlage zur Niederschrift zu.

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

8. Zuleitungen zu öffentlichen Abwasseranlagen
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.18.241 -

Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Seit wann ist es in Kassel grundsätzlich unzulässig, Drainagewasser an den Kanal anzuschließen?

2. Wurden solche Einleitungen zuvor
   a. genehmigt oder
   b. geduldet?

3. Welche Übergangsregelungen hat es mit der Einführung des Einleitungsverbotes gegeben?

4. Worin liegt das Verbot der Einleitung von Drainagewasser begründet?

5. Unter welchen Umständen und zu welchen Bedingungen erteilt die Stadt Ausnahmegenehmigungen gemäß § 6 Abs. 7 der gültigen Abwasserbeseitigungssatzung?

6. In welcher Weise wird bei Erteilung von Ausnahmen auf das Gebot der Wirtschaftlichkeit geachtet?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Anfrage sowie die Nachfragen der Ausschussmitglieder. Er sagt die schriftliche Antwort als Anlage zur Niederschrift zu.

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

9. Kombiticketmöglichkeiten zur documenta
Antrag der CDU-Fraktion
- 101.18.242 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

10. Fernbusbahnhof Kasseler Osten
Anfrage der Fraktion B90/Grüne
- 101.18.243 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

11. Sozialwohnungsquote
Antrag der Fraktion Kasseler Linke
- 101.18.247 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

12. Mobile Verkehrsüberwachung
Anfrage der AfD-Fraktion
- 101.18.252 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

13. Sozialer Wohnungsbau
Anfrage der SPD-Fraktion
- 101.18.270 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

14. Auswirkungen von Regiotrams auf Gleiskörper in Stadt Kassel
Anfrage der FDP-Fraktion
- 101.18.286 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.
Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

Ende der Sitzung: 19:00 Uhr

Dominique Kalb
Vorsitzender

Andrea Herschelmann
Schriftführerin

Überprüfung der Parkgebührenordnung
Antrag der SPD-Fraktion
- 101.18.41 –

29.09.2016

Gliederung

- **Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung?**
  - Preisentwicklung Parkgebühren
  - Entwicklung der Parkvorgänge
  - Kosten
  - Einnahmen
  - Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Innenstadt
  - Modal Split

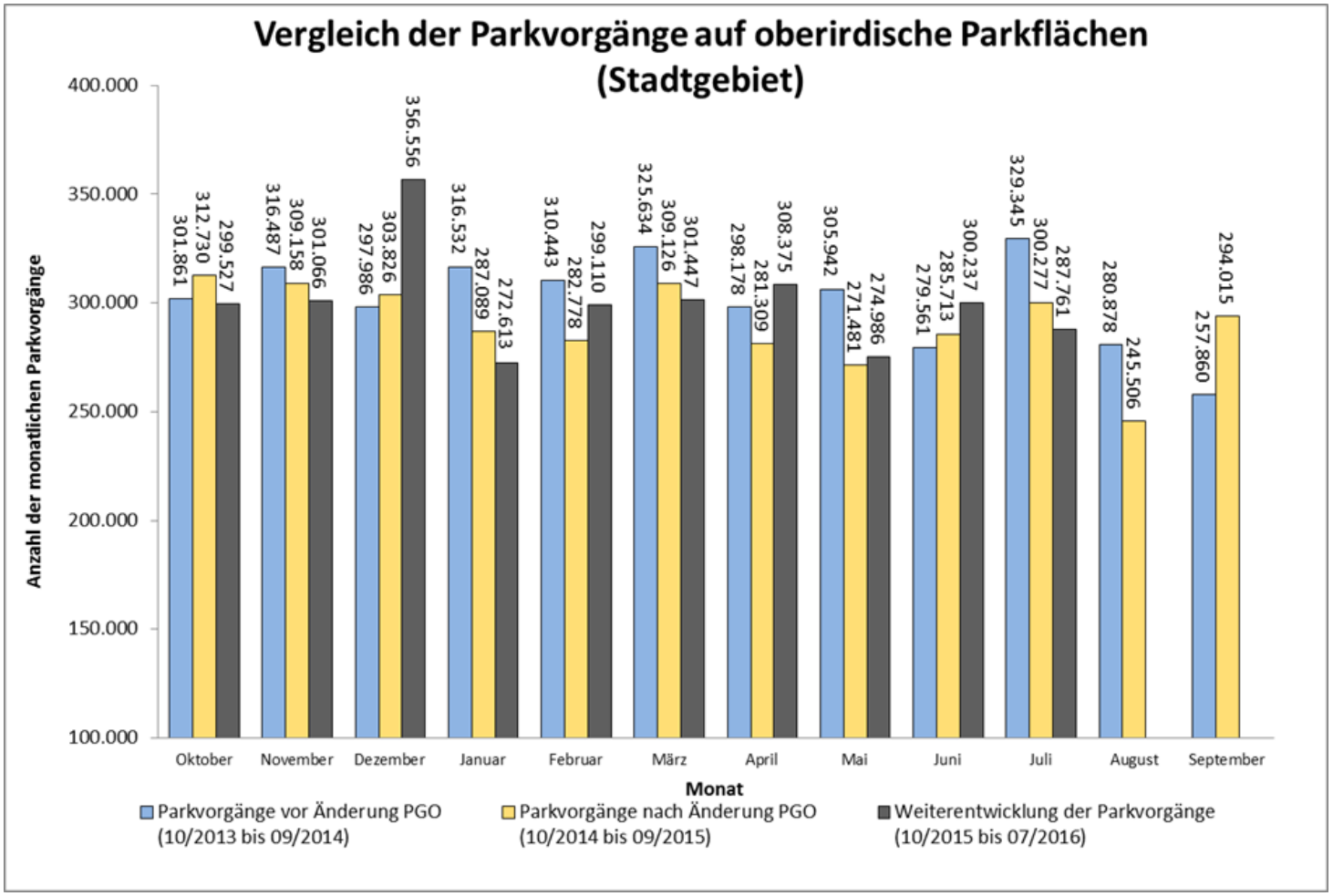
Gliederung

- **Anpassungsmöglichkeiten?**
  - Möglichkeiten der moderaten Anpassung der Parkgebührenordnung
  - Einführung eines gebührenfreien Kurzzeitparkens
  - Handwerkerparkausweis

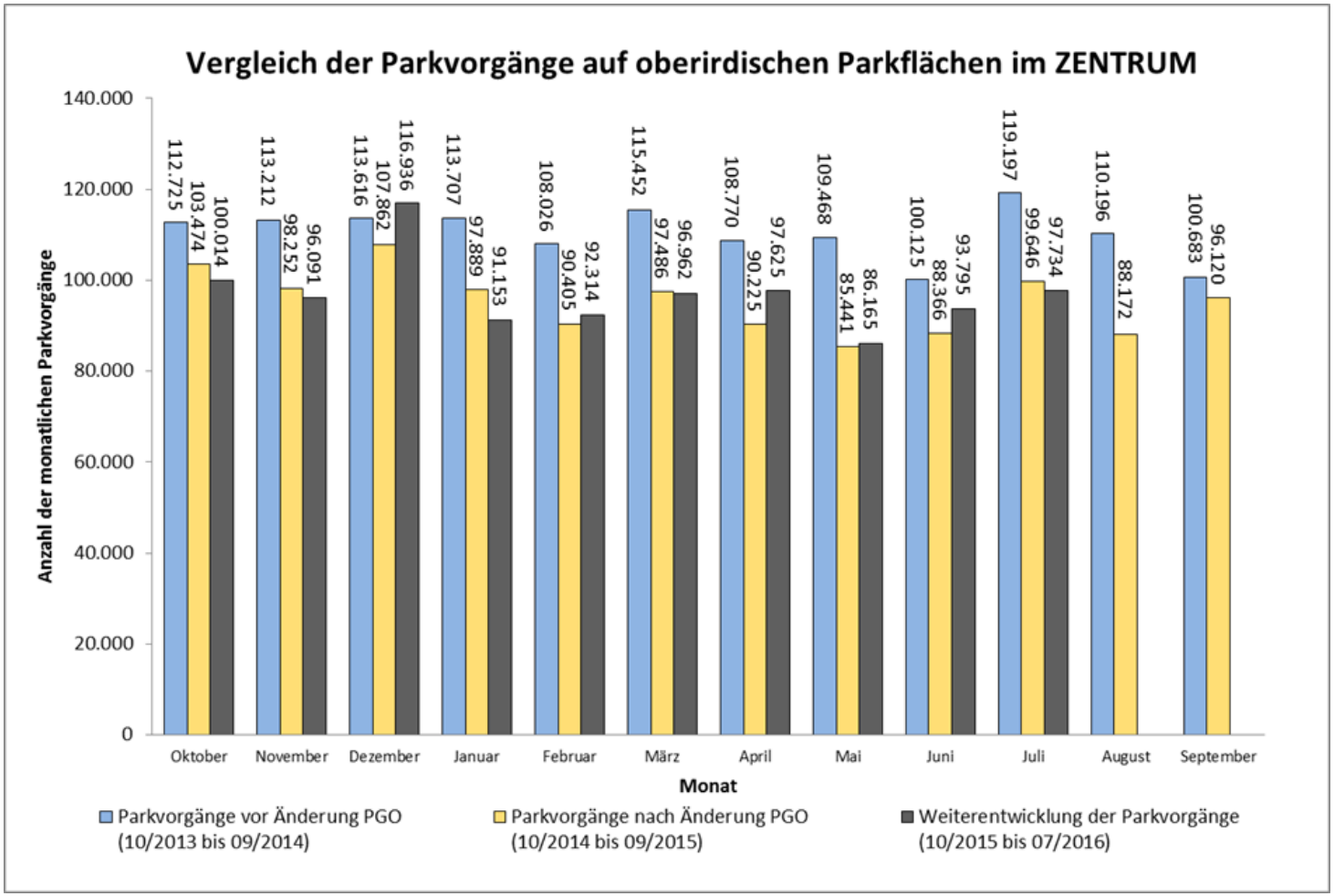
Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung?

- **Preisentwicklung Parkgebühren**
  - Änderung der Parkgebührenordnung (PGO):
    Erhöhung um ca. 60%
  - Ausnahme: Erhöhung um 400% auf 60 von rund 11.000 Stellplätzen im Bereich Zentrum (Markthalle)
  - Durchschnittliche Erhöhungsrate Parkgebühren seit der letzten Anpassung vor 20 Jahren: ca. 3 Prozentpunkte pro Jahr
  - Zum Vergleich durchschnittliche Steigerungen (bezogen auf die letzten 10 Jahre):
    - Monatskarte ÖPNV: ca. 3,3 Prozentpunkte pro Jahr
    - Verbraucherpreis-Index: ca. 1,4 Prozentpunkte pro Jahr

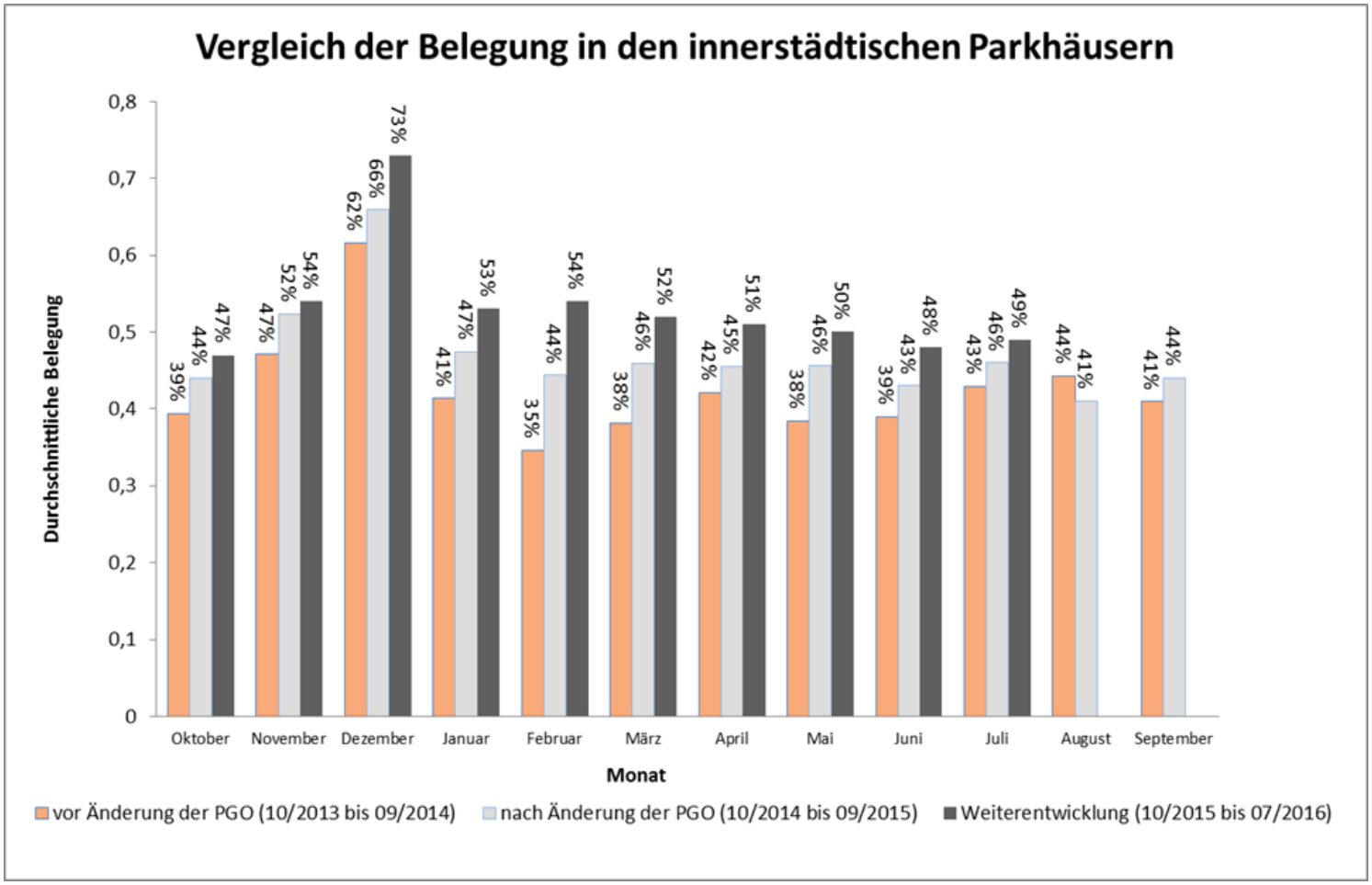
Entwicklung der Parkvorgänge (1 von 4)



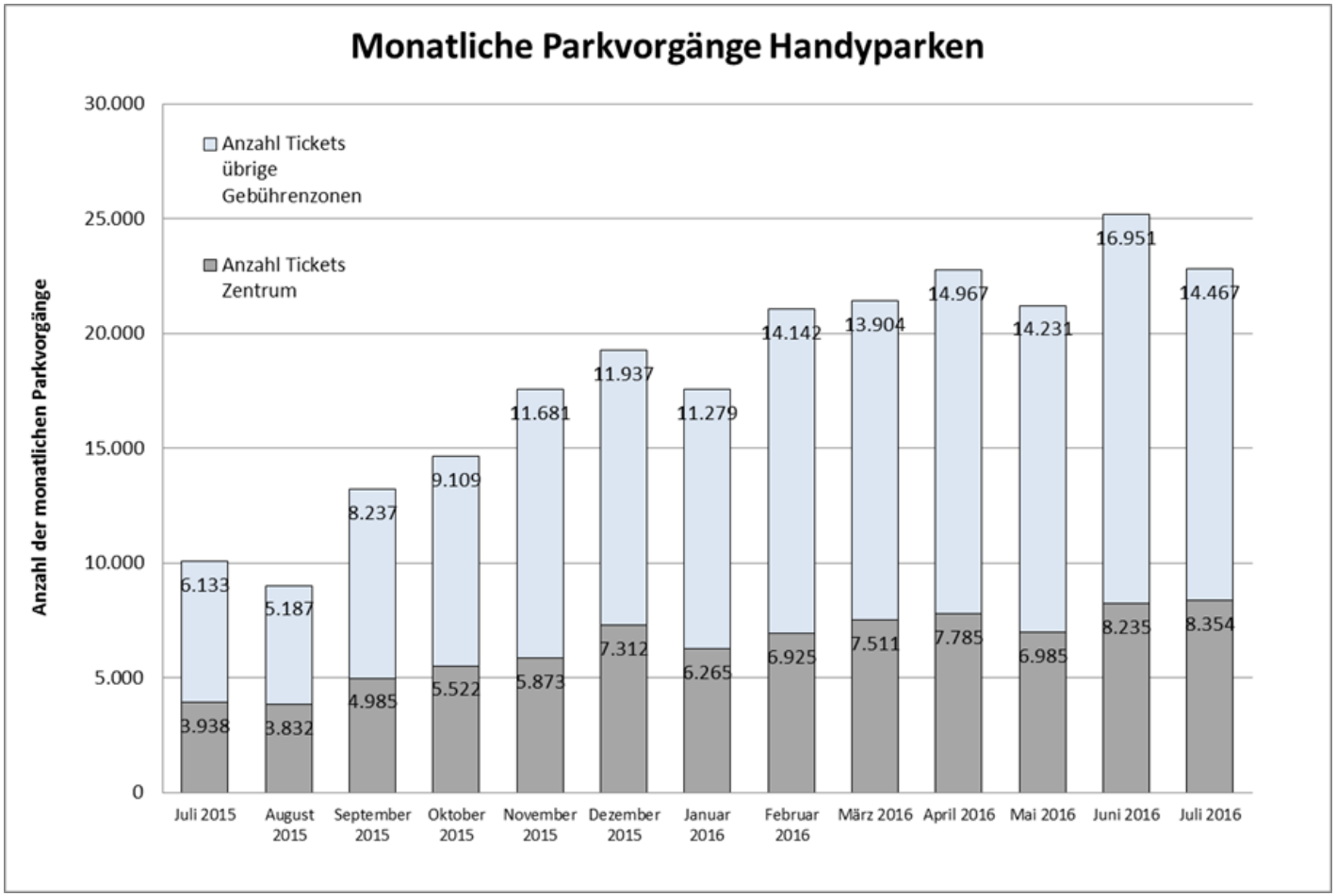
Entwicklung der Parkvorgänge (2 von 4)



Entwicklung der Parkvorgänge (3 von 4)



Entwicklung der Parkvorgänge (4 von 4)



Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung

Kassel documenta Stadt

- **Kosten aufgrund Änderung PGO 2014**
  - Einmalige Kosten für Anpassungsarbeiten rund 250.000 €
  - Zusätzlicher Personalaufwand zur Kontrolle
  - Jährliche Kosten des Handyparkens ca. 75.000 bis 80.000 €

Auswirkungen der neuen Parkgebührenordnung

Kassel documenta Stadt

- **Einnahmen aus Parkgebühren**

2013	2015	31.08.2016
4.633.451 €	7.051.909 €	ca. 4.500.000 €

- **Auswirkungen auf den Einzelhandel in der Innenstadt**
  - Nicht-repräsentative IHK-Umfrage liegt vor: Wirkungen bezüglich Umsatz und Kundefrequenz werden dort thematisiert
  - Verdrängung von Langzeitparkern in die Parkhäuser, dadurch bessere Chancen für oberirdische Kurzparker
  - Positive Entwicklung der Bezahlmöglichkeit mittels Mobiltelefon: Flexibilität bezüglich Parkzeitverlängerung

Modal Split in Kassel

repräsentative Umfrage aus 2013

ca. 32 %	ca. 9 %	ca. 42 %	ca. 17 %

Die Wirkung der Änderung der Parkgebührenordnung auf den Modal Split lässt sich nicht quantifizieren.

Anpassungsmöglichkeiten?

Anpassungsmöglichkeiten

- **Jede Änderung der PGO würde voraussichtlich <u>einmalige</u> Kosten in Höhe von ca. 250.000-300.000 € verursachen.**

- **Ausgewählte Szenarien**

Anpassung	Einnahmerückgang pro Jahr
Zeitliche Verkürzung (9.00 – 18.00 Uhr)	ca. 700.000 bis 1.000.000 €
Absenkung um 0,10 €/Std.	ca. 350.000 €
Absenkung um 0,20 €/Std.	ca. 700.000 €
Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge	k.A.

Kostenloses Parken für E-Fahrzeuge: Einführung wird empfohlen

- **Räumliche Abgrenzung der Zonen**
  - Separierung von Parkgebührenzonen erforderlich, da Parkdruck verschieden ist
  - Erweiterung der Parkgebührenzone II berücksichtigte bereits zukünftige Gebietsentwicklung (Bereiche Hauptbahnhof und Unterstadtbahnhof)
  - Beibehaltung der räumlichen Grenzen wird empfohlen

- **Gebührenfreies Kurzzeitparken (30 min)**
  - Jährliche Einnahmeausfälle bei Einführung
    - nur im Zentrum: ca. 600.000-800.000 €
    - im gesamten Stadtgebiet: ca. 1.500.000 bis 2.000.000 €
  - Übertragung auf das Handy-Parken erfordert Aufwand
  - In Frage kommende Bereiche sind bereits heute gut ausgelastet
    →Parksuchverkehr würde ansteigen

- **Handwerkerparkausweise**
  - Handwerkerblöcke bereits jetzt unbürokratisch bei der Kreishandwerkerschaft Kassel erhältlich
  - Kosten: 55-110 €
    (für 5 bzw. 10 Parkberechtigungen pro Block)
  - Pauschale Sonderregelungen für bestimmte Personengruppen nicht zulässig
  - Einzelerlaubnisse bereits heute kurzfristig ohne großen Aufwand möglich

Parkraumbewirtschaftung hilft, Verkehr stadtverträglich zu steuern.

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 14. September 2016
Frau Ehrenfried
Tel.: 61 60

Dezernat VI
Eing.: 16. Sep. 2016
Anl. .....

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 21. SEP. 2016

- VI -

Anfrage der Fraktion Kasseler Linken zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Lutz Getzmann; Vorlage-Nr.: 101.18.173

KVG-Liniennetzreform

1. Wie hoch waren die Kosten zur Erstellung der KVG-Liniennetzreform?
2. Von welchen Kosten wurde beim Nachtverkehr im ersten Entwurf ausgegangen?
3. Wie hoch werden die Gesamtkosten für den Einsatz der AST beziffert?
4. Zu welchen Bedingungen und Konditionen werden Fahrten des AST vergeben?
5. Wie hoch werden die notwendigen Ressourcen zur Realisierung einheitlicher Reiseketten im gesamten Netz beziffert?
6. Wie hoch werden die Kosten für die Umsetzung ganztägiger gleichbleibender Taktmuster beziffert?

   Zu den Fragen 1-6 nimmt die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) folgendermaßen Stellung:
   „Die KVG unterliegt im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), des Hessischen ÖPNV-Gesetzes und der entsprechenden europarechtlichen Regelungen dem Wettbewerb. Daher sollten die hier angefragten einzelnen oder umfassenden Kostenpositionen des ÖPNV-Angebots in Kassel der betrieblichen Geheimhaltung unterliegen. Dies gilt insbesondere für Kostendarstellungen, die sich unmittelbar auf die Erstellung des ÖPNV-Angebots oder von Teilen davon beziehen. Zudem lassen sich Fragen nach den Kosten zur Etablierung einheitlicher Reiseketten oder der Umsetzung ganztägig gleichbleibender Taktmuster nicht ohne weiteres beantworten, da es ein Idealmodell für die Umsetzung solcher Anforderungen nicht gibt, sondern diese beiden Vorgaben immer nur vor dem Hintergrund damit konkurrierender Zielsetzungen (wie etwa Reisegeschwindigkeit, Reduzierung der Umstiegshäufigkeit) umsetzen lassen. Jede Angebotsvariante macht somit „Kompromisse", um diese und weitere konkurrierenden Zielsetzungen möglichst ideal miteinander zu verknüpfen. Eine Beantwortung wäre somit nur möglich, wenn ein konkretes Angebotsmodell zugrunde gelegt würde. Dieses wäre aber zunächst festzulegen."

7. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf die KVG in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?

   Stellungnahme KVG:
   „Der Kostendeckungsgrad der KVG liegt seit 2006 nahezu konstant bei ca. 85 bis 90 %. In die Berechnung fließen alle Kosten zur Angebotserstellung und die Umsatzerlöse der KVG ein."

8. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Kassel bezogen auf den NVV in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte angeben, welche Kosten und Einnahmen bei der Berechnung einfließen)?

   Der Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
   „Ein separater Kostendeckungsgrad für die vom NVV im Stadtgebiet Kassel verantworteten, regionalen Verkehre lässt sich nicht darstellen. Das liegt am Wesen der regionalen Verkehre, die in dessen Sinn über die Grenzen von Gebietskörperschaftsgrenzen fahren. Hier ist der NVV direkt zuständig und die Kosten werden vom NVV gesamt getragen und nicht einzeln lokalen Aufgabenträgern wie der Stadt Kassel separat zugewiesen bzw. berechnet."

9. Welche Schritte sind bei der Tarifstrukturreform im Rahmen des Optimierungsprojektes „mobil4kassel - KVG 2020" bereits passiert und welche sind noch in Planung?

   Stellungnahme KVG:
   „Grundsätzlich anzumerken ist, dass die Hoheit zu Tarifen und Tarifstruktur beim Nordhessischen VerkehrsVerbund (NVV) liegt. Diesbezüglich erfolgt eine Abstimmung zwischen dem NVV und den nordhessischen Aufgabenträgern und somit auch mit der KVG. Die Änderungen sind also nicht unmittelbar Bestandteil des Projekts „mobil4kassel – KVG 2020". Dort wurden lediglich Vorschläge entwickelt, die dann vom NVV bzw. vom Aufsichtsrat des NVV beschlossen, umgesetzt oder abgelehnt wurden. In der näheren Vergangenheit umgesetzt wurden folgende Maßnahmen:

   - *Neugestaltung des Angebots bei den MultiTickets (Variante „Single" für eine Person und „Mehrpersonenvariante" für 2 Erwachsene und bis zu drei unter 18-Jährige).*
   - *Einführung des JugendfreizeitTickets (verbundweiter Einheitspreis in zwei Varianten).*
   - *Einführung der erweiterten Jahreskarte für Erwachsene mit der Bezeichnung. „NordhessenFreizeit" (verbundweite Gültigkeit in der Freizeit – werktags ab 19 Uhr und an Wochenenden/Feiertagen - bei einem Aufschlag von 6 € pro Monat).*
   - *Neustrukturierung der JobTicket-Angebote (u. a. Anpassung des gewährten Rabatts an die Zuzahlungen durch den Arbeitgeber).*
   - *Gültigkeit des Kindertarifs bei Einzelfahrkarten bis 18 statt bis 15 Jahre."*

10. Wie hat sich das ÖPNV-Angebot an Wochenenden (getrennt nach Samstag und Sonntag) in der Überarbeitung gegenüber dem jetzigen Angebot verändert?
11. Welche Linien sind davon betroffen?
12. Auf welchen Strecken sind am Wochenende Ausweitungen geplant?

    Stellungnahme der KVG zu den Fragen 10-12:
    „Ein grundsätzlicher Planungsansatz bei der Liniennetzreform ist, das Verkehrsangebot besser an die Nachfrage anzupassen. Das beinhaltet sowohl Angebotsreduzierungen und den Abbau von Überkapazitäten in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage als auch Angebotsausweitungen auf Strecken und zu Zeiten mit starker Nachfrage. Ein direkter und detaillierter Vergleich des Bestandsnetzes und des geplanten Angebots ist insbesondere im Busnetz aufgrund der zum Teil geänderten Linienverläufe und -verknüpfungen sehr umfangreich. Wir verweisen auf die entsprechenden Veröffentlichungen der KVG, die sich auch auf der KVG-Internetseite finden. Mit Blick auf die Angebotsstruktur im Gesamtnetz können etwas allgemeiner zwei wesentliche Aspekte hervorgehoben werden:

1. *Anpassung des Verkehrsangebots an die bereits seit 2003 verlängerten Ladenöffnungszeiten am Samstag und das entsprechend hohe Fahrgastaufkommen am Samstagnachmittag. Ziel ist vor allem, die heute bestehenden Kapazitätsengpässe und Qualitätsmängel, die primär auf den Hauptachsen der Straßenbahn auftreten, zu beseitigen. Im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplan 2016) sollen daher zum Beispiel alle Tramlinien am Samstagnachmittag zwischen 15 und 18 Uhr künftig doppelt so häufig verkehren wie bisher. Auch auf vielen Buslinien sind in diesem Zusammenhang Angebotsausweitungen vorgesehen. Zu nennen sind hier beispielsweise:*

Bus 12	*Wesertor/Fasanenhof <> Rothenditmold, späterer Betriebsschluss Sa.*
Bus 16	*Auedamm, späterer Betriebsschluss.*
Bus 25	*Wehlheiden, späterer Betriebsschluss Sa.*
Bus 27	*Wolfsanger/Fasanenhof, späterer Betriebsschluss Sa.*
Bus 28	*Taktverdichtung Sa 15 - 18 Uhr (20-statt 30-Minuten-Takt).*
Bus 29	*Taktverdichtung Sa 10 - 18 Uhr (20-statt 30-Minuten-Takt).*

   An Sonntagen sind keine generellen Angebotsausweitungen vorgesehen. In einigen Stadtteilen ergeben sich jedoch einzelne Verbesserungen (z. B. Anbindung des Auedammes, Anbindung von Wehlheiden). Darüber hinaus sind Angebotsausweitungen im Sinne einer Bereitstellung zusätzlicher Platzkapazitäten durch Einsatz größerer Fahrzeuge (Gelenkbusse, Beiwagenzüge) auf einzelnen Linien projektiert.

2. *Anpassung des Verkehrsangebots an die sehr geringe Nachfrage im Frühverkehr und auf einzelnen Linienabschnitten. Planungsansatz ist die Aufrechterhaltung eines Grundangebots im 30-Minuten-Takt für alle Stadtteile im Frühverkehr.*

   Im Vergleich zum Bestandsnetz (Fahrplan 2016) ist daher samstags von Betriebsbeginn bis ca. 8 Uhr und sonntags bis etwa 10 Uhr ein reduziertes Angebot vorgesehen. In den genannten Zeitbereichen wird die Taktung der Straßenbahnen von einem 15- auf einen 30-Minuten-Takt reduziert. Darüber hinaus sind die ganztägige Einstellung einzelner schwach nachgefragter Linienabschnitte am Wochenende und auch Taktreduzierungen vorgesehen. Zu nennen sind hier vor allem:

Tram 7	*Scheidemannplatz <> Bf Wilhelmshöhe, Einstellung Sa und So.*
Bus 11	*Vellmar, Dörnbergstraße <> Am Kirschrain, Einstellung So. Taktreduzierung zw. Ahnatalstraße und Bf Wilhelsmhöhe So (30-statt 15-Minuten-Takt).*
Bus 12	*Frasenweg <> Bf Wilhelmshöhe, Späterer Betriebsbeginn Sa und Einstellung So.*
Bus 14	*Harleshausen <> Innenstadt, Einstellung Sa und So.*
Bus 21	*Druseltal<> Brückenhof, Taktredzuzierung Sa 10 - 15 Uhr (30-statt 15-Minuten-Takt).*
Bus 25	*Bebelplatz <> Rothenditmold, Einstellung Sa.*
Bus 28	*Taktreduzierung Sa 10 - 15 Uhr (20-statt 15-Minuten-Takt).“*

13. Inwiefern sind die Taktungen beim Umstieg von einem KVG - in einem NVV-Bus abgestimmt?

    Stellungnahme KVG:
    „KVG und NVV informieren sich regelmäßig gegenseitig über geplante Änderungen und stimmen die Fahrpläne im Rahmen der Möglichkeiten aufeinander ab. Dies gilt auch für die geplante Liniennetzreform. Dazu haben zwischen NVV und KVG mehrere Abstimmungstermine stattgefunden.“

14. Wann hat der NVV seine Linien das letzte Mal grundlegend angepasst?

    Der NVV nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
    „Größere Änderungen auf dem Gebiet der Stadt Kassel gab es im regionalen Verkehr 2014 mit Einführung des RegioTram-Zielkonzeptes, was den 30-Minuten-Takt zwischen Melsungen, Zierenberg und Hofgeismar beinhaltete. Im regionalen Busverkehr im Gebiet der Stadt Kassel gab es in den Jahren 2013, 2014 und 2015 einige ergänzende Veränderungen, die aber keine Gesamtrevision darstellten."

15. Sind die Änderungen in deren Linienplan absehbar (wenn ja, wann)?

    Der NVV nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
    „Derzeit sind keine Anpassungen an den Linien des NVV auf dem Gebiet der Stadt Kassel vorgesehen. Das derzeitige Angebot entspricht den Zielvorgaben des regionalen Nahverkehrsplanes."

16. Wann ist in etwa die Inbetriebnahme der Haltestelle Freibad Harleshausen durch einen NVV-Bus geplant?

    Stellungnahme KVG:
    „Die KVG plant auf Höhe des Freibades Harleshausen im Verlauf der Wolfhager Straße den Bau einer barrierefreien Bushaltestelle. Die KVG befindet sich zurzeit in der Abstimmung mit dem Straßenverkehrs- und Tiefbauamt. Sobald zwischen KVG und Stadt Kassel Einvernehmen über die Einrichtung der Haltestelle erzielt wurde und ein positiver Förderbescheid des Landes Hessen für den barrierefreien Ausbau vorliegt, kann mit dem Bau begonnen werden. Im positiven Fall wäre eine Inbetriebnahme der Haltestelle zum Beginn der Freibadsaison 2018 möglich."

17. Wie setzen sich die Erlöse durch den Verkauf von Fahrkarten zusammen (aufgeschlüsselt nach Art der Tickets)?
18. Wie haben sich Erlössituation und Zusammensetzung in den Jahren 2010-2016 verändert?

    Stellungnahme KVG zu den Fragen 17-18:
    „Bei den durch die KVG erzielten Fahrgeldeinnahmen (im Wesentlichen aus Fahrkarten des Tarifbereichs KasselPlus) wird zwischen vier Hauptsegmenten unterschieden.

    Das sind Zeitkarten für Erwachsene mit einem Anteil von rund 47 %, Zeitkarten des Ausbildungstarifs (incl. Schüler) mit rund 28,5 %, SparTickets (5er-Tickets, Multi- und GruppenTickets) mit einem Anteil von ca. 14,5 % sowie Einzelfahrkarten mit rund 10 % Anteil an den Fahrgeldeinnahmen. Die angegebenen Werte beziehen sich auf das Jahr 2015. Diese Anteile haben sich in den letzten Jahren nur wenig geändert.

    Festzustellen ist eine demografisch bedingte leichte aber kontinuierliche Abnahme von Ausbildungszeitkarten."

19. Welche Förderprogramme zur Finanzierung des ÖPNV wurden auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene beantragt?

    Stellungnahme KVG:
    „Die Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Mitteln basiert auf einer Vielzahl von rechtlichen Grundlagen. Hierzu zählen u. a. das Regionalisierungsgesetz, die rechtlichen Grundlagen für die Beförderung von Schülern und Schwerbehinderten und die vom Land Hessen gezahlte sogenannte Infra-

strukturkostenhilfe. Die KVG erhält direkt oder indirekt aus allen genannten Finanzierungsinstrumenten Mittel.

Infrastrukturvorhaben werden, sofern sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen dienen, durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. dem Entflechtungsgesetz gefördert. Diese werden ergänzt durch Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz. Diese Mittel werden von der KVG für Haltestellenentwicklung, Fahrgastinformation, Neubau von Tramstrecken etc. genutzt. Bis Anfang der 2000er Jahre konnten diese Mittel auch für die Finanzierung von Neufahrzeugen (Trams und Busse) beantragt werden. Diese Fördermöglichkeit existiert aber in Hessen – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nicht mehr.

Hinzu kommen Fördermittel für Forschungsprojekte, die zuletzt für die beiden Projekte FREE (Elektromobilität, Entwicklung multimodaler Angebote) und Sintropher (Internationaler Erfahrungsaustausch zu Tram-Trainsystemen, wie etwa der RegioTram) genutzt wurden."

20. Wie ist der derzeitige Stand der geplanten Fortschreibung des Konsolidierungsvertrags mit der KVG?

    Stellungnahme KVG:
    „Die Fortschreibung des Konsolidierungsvertrages wird derzeit zwischen der KVG und dem Beteiligungsdezernat verhandelt."

G. Förster

Dr. Georg Förster

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 15. September 2016
Frau Höfker
Tel.: 30 17

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 13. OKT. 2016

- VI -

Anfrage der Kasseler Linke zur Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 5. Juli 2016
Berichterstatter: Fraktionsmitglied Violetta Bock; Vorlage-Nr.: 101.18.179

Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren

Im Folgenden werden die Fragen 2,3 und 5 beantwortet. Die Frage 1, 4, 6, 7, 8, 9, 10 und 11 wurden mit der Beantwortung des Antrages der SPD-Fraktion zum Thema „Überprüfung der Parkgebührenordnung" beantwortet.

Frage 2: Wie haben sich die Fahrgastzahlen des Öffentlichen Nahverkehrs in den Jahren vor und nach der Erhöhung der Parkgebühren im September 2014 entwickelt?

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
„Die Gesamt-Fahrgastzahl des öffentlichen Personennahverkehrs in Kassel setzt sich zusammen aus den Fahrgastzahlen der von der KVG betriebenen städtischen Bus- und Tramlinien sowie denjenigen der nach Kassel einbrechenden schienen- und straßengebundenen Regionalverkehre. Zu letzteren liegen uns keine Fahrgastzahlen vor.

Wie in allen bundesdeutschen ÖPNV-Unternehmen werden die Fahrgastzahlen der KVG anhand verkaufter Fahrscheine und durch Fahrgasterhebungen geschätzt. Die Werte lagen im Jahr 2014 bei ca. 43,8 Millionen, im Jahr 2015 bei ca. 44,0 Millionen.

Aufgrund der Vielfältigkeit der Einflussfaktoren auf die Höhe der Fahrgastzahlen ist eine Wechselwirkung mit der Entwicklung der Parkgebühren nicht nachweisbar."

Frage 3: Wie hoch ist die Kostendeckungsquote des motorisierten Individual Verkehrs (MIV) und ÖPNV in Kassel?

Die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) nimmt hierzu folgendermaßen Stellung:
„Der Kostendeckungsgrad im ÖPNV der KVG lag in 2015 bei ca. 88 %. Dabei werden jedoch keine Verkehre anderer Aufgabenträger berücksichtigt."

Die Universität Kassel, Verkehrsplanung und Verkehrssysteme hat sich 2015 im Rahmen der Studie „Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV" mit Kostendeckungsquoten befasst. *Demnach musste die Stadt Kassel zwischen 2009 und 2011 den Kfz-Verkehr (Individual- und Wirtschaftsverkehr), den ÖPNV, den Radverkehr sowie den Fußverkehr durchschnittlich mit insgesamt ca. 69,8 Mio. Euro bezuschussen. Von diesen Zuschüssen gingen ca. 49 % an den Kfz-Verkehr, ca. 40 % an den ÖPNV, 0,5 % in den Radverkehr sowie ca. 11 % in den Fußverkehr. Die Kostendeckungsquote des Kfz-Verkehrs beträgt ca. 37 %. Die Kostendeckungsquote des ÖPNV in Kassel beträgt ca. 74 %* (vgl. Uni-

versität Kassel, Verkehrsplanung und Verkehrssysteme 2015: Kostenvergleich zwischen Radverkehr, Fußverkehr, Kfz-Verkehr und ÖPNV anhand von kommunalen Haushalten, Seite 106).

Tabelle 1 durchschnittliche Kennwerte (2009-2011) der Verkehrsaufwendungen in Kassel (Uni Kassel, NRVP 2015)

	Kfz-Verkehr	ÖPNV	Radverkehr	Fußverkehr	GES
Absolute Aufwendungen [in Mio. €]	54,0 Mio. €	106,0 Mio. €	0,4 Mio. €	8,3 Mio. €	168,7 Mio. €
Absolute Erträge [in Mio. €)	19,6 Mio. €	78,3 Mio. €	0,1 Mio. €	0,8 Mio. €	98,9 Mio. €
Absoluter Zuschuss [in Mio. €]	34,3 Mio. €	27,6 Mio. €	0,3 Mio. €	7,5 Mio. €	69,8 Mio. €
Relativer Zuschuss („Zuschuss-Modal-Split") [%]	49,0%	39,7%	0,5%	10,7%	100%
Kostendeckungsgrad im Kfz-Verkehr und ÖPNV [%]	36,5%	73,9%	///	///	///

Frage 5: Wie viele Punkte liegt der MIV Wert über dem Zielwert von 31-38 % des Modal Split für 2030?

Der VEP hat sich für das Jahr 2030 folgende Zielwerte gesetzt: Fuß 28-30 %, Rad 11-14 %, MIV 31-38 %, ÖPNV 23-25 %. Demnach liegt der Modal Split des MIV in 2013 mit ca. 42 % um 4-11 % Punkte über dem VEP-Ziel.

Dr. Georg Förster

Durchschrift:
I:\663\6631\Stellungnahmen\MV_Ausschuss_Stadtentwicklung_Mobilität_Verkehr\MV_2016_0002_16_07_04_Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren_Kasseler Linke\16_09_15_Verkehrliche und finanzielle Aspekte der Parkgebühren_Kasseler.docx

Straßenverkehrs- und Tiefbauamt
- 66 -

Kassel, 26. August 2016
Frau Ehrenfried
Tel.: 61 60

Dezernat VI
Eing.: 26. Aug. 2016
Anl. .....

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 21. SEP. 2016

- VI -

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur direkten Überweisung an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr am 7. September 2016
Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Dieter Beig; Vorlage-Nr.: 101.18.186

Einsatz von Elektrobussen im Kasseler Nahverkehr

1. Welche Erfahrungen wurden beim Einsatz des Elektrobusses im Rahmen des FREE-Projektes durch die KVG gewonnen?

2. Wie beurteilt der Magistrat vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen die Einsatzmöglichkeit von Elektrobussen für den öffentlichen Nahverkehr der Stadt Kassel?

3. Gibt es einen Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, die bereits Elektrobusse einsetzen, z. B. Hannover oder Hamburg?

Die KVG nimmt als Projektpartner vom Modellprojekt FREE und in ihrer Zuständigkeit als lokaler Aufgabenträger zu den Fragen folgendermaßen Stellung:

„zu 1.: *Zentraler Schwerpunkt des E-Bus-Tests im Rahmen des Projekts FREE waren Einsatz- und Alltagstauglichkeit von Elektrobussen im städtischen Busverkehr sowie der wirtschaftliche Vergleich von batteriegetriebenen Elektrobussen und Bussen mit konventionellem Dieselantrieb.*

Wichtige Fragen lauteten: Inwieweit ist ein Elektrobus schon heute den Anforderungen des Linienalltags gewachsen? Unter welchen Voraussetzungen kann ein Elektrobus seinen „Energiekostenvorteil" so ausspielen, dass ein Einsatz für ein Verkehrsunternehmen betriebswirtschaftlich interessant wird? Welche Rahmenbedingungen sind zu schaffen?

Der Einsatz erfolgte zunächst auf der Linie 16, die die Innenstadt mit den Freizeitzielen in der Karlsaue verbindet. Hierbei kam es weder zu Reichweitenproblemen noch zu Schwierigkeiten im Zusammenhang mit den zu bewältigenden Steigungen. Bei einem zunächst vorsichtig auf ca. 100 km begrenzten Tagespensum wurde ohne Zwischenladung weniger als die Hälfte der Batteriereserve verbraucht, so dass der Einsatz in einem zweiten Schritt auf ca. 200 km am Tag ausgeweitet werden konnte. Damit nähert sich der E-Bus ohne Zwischenladung schon heute für einige Linien der benötigten Laufleistung an.

strukturkostenhilfe. Die KVG erhält direkt oder indirekt aus allen genannten Finanzierungsinstrumenten Mittel.

Infrastrukturvorhaben werden, sofern sie der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen dienen, durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bzw. dem Entflechtungsgesetz gefördert. Diese werden ergänzt durch Mittel aus dem Finanzausgleichsgesetz. Diese Mittel werden von der KVG für Haltestellenentwicklung, Fahrgastinformation, Neubau von Tramstrecken etc. genutzt. Bis Anfang der 2000er Jahre konnten diese Mittel auch für die Finanzierung von Neufahrzeugen (Trams und Busse) beantragt werden. Diese Fördermöglichkeit existiert aber in Hessen – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nicht mehr.

Hinzu kommen Fördermittel für Forschungsprojekte, die zuletzt für die beiden Projekte FREE (Elektromobilität, Entwicklung multimodaler Angebote) und Sintropher (Internationaler Erfahrungsaustausch zu Tram-Trainsystemen, wie etwa der RegioTram) genutzt wurden."

20. Wie ist der derzeitige Stand der geplanten Fortschreibung des Konsolidierungsvertrags mit der KVG?

    Stellungnahme KVG:
    „Die Fortschreibung des Konsolidierungsvertrages wird derzeit zwischen der KVG und dem Beteiligungsdezernat verhandelt."

G. Förster

Dr. Georg Förster

Kassel, 16. August 2016
Herr Göttlich / Asl.
Tel. 62 37

Dezernat VI
Eing.: 17. Aug. 2016
Anl. .....

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 21. SEP. 2016

- VI -

Anfrage zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Lärmschutz „Langes Feld"
Vorlage-Nr. 101.18.203
Berichterstatter: Fraktionsvorsitzender Dr. Hoppe, Fraktion Freie Wähler + Piraten

Derzeit wird das Gewerbegebiet „Langes Feld" an die Bundesautobahnanschlussstelle Niederzwehren der BAB 49 angeschlossen. Der Bau der Erschließungsstraße erfolgt abweichend vom beschlossenen Bebauungsplan. Außerdem werden die Auffahrten und Abfahrten der Anschlussstelle in ihrer Linienführung geändert. Dadurch erhöht sich die Lärmbelastung der Anwohner erheblich.

1. Ist der Magistrat der Auffassung, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes geändert werden müssen?

2. Ist der Bau eines zusätzlichen Schallschutzes im Bereich der Anschlussstelle auf Grund der erheblich erhöhten Lärmbelastung für die Anwohner geplant?

Stellungnahme:

Zu 1):

Es hat in der Ausführung (Umbau der Autobahnanschlussstelle und Erschließung des Gewerbeparks Kassel-Niederzwehren) keine Abweichung zum beschlossenen und rechtskräftigen Bebauungsplan Nr. VIII/73 „Langes Feld" gegeben, so dass keine Veränderung des Bebauungsplanes erforderlich ist.

Zu 2):

In der gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Nieder- und Oberzwehren am 12. Juli 2016 wurden die Ergebnisse des Berichtes zur Ermittlung der Gebäude mit Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach auf der Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vorgestellt. Im Ergebnis gibt es bei acht Gebäuden Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Im nächsten Schritt muss der tatsächliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt werden. Hierzu müssen die Bausubstanz, insbesondere die Qualität der vorhandenen Fenster und die Nutzung der Gebäude sowie deren Räume erfasst werden.

Bereits im Bebauungsplanverfahren wurden im Zuge der Erstellung des Lärmgutachtens Varianten für aktive Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle Kassel-Niederzwehren untersucht. Im Ergebnis sind die aufgezeigten Maßnahmen wenig geeignet die Geräuschimmissionen wirkungsvoll zu reduzieren. Die Ergebnisse können der Seite 36 des Gutachtens entnommen werden, welches auf der Internetseite der Stadt Kassel unter dem Verzeichnis Projekte/Aktuelle Projekte unter „Gewerbegebiet Langes Feld" unter dem Verzeichnis „Gutachten" abgerufen werden kann.

In der o. g. gemeinsamen Sitzung der Ortsbeiräte Nieder- und Oberzwehren hat der Gutachter nochmals deutlich gemacht, dass wirkungsvolle aktive Schallschutzmaßnahmen nur durch Maßnahmen entlang der durchgehenden A49 auf dem gesamten Abschnitt der betroffenen Stadtteile Nieder- und Oberzwehren erreicht werden. Diese Maßnahmen stehen nicht im Zusammenhang mit dem Umbau der Anschlussstelle zur Erschließung des neuen Gewerbeparks und fallen in die Zuständigkeit des Bundes.

In Vertretung

Uwe Bischoff

Kassel, 1. September 2016
Frau Bidžan-Cornelius
Tel. 61 49

Dezernat VI
Eing.: 05. Sep. 2016
Anl. .....

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 13. OKT. 2016

Zum Protokoll

- VI -

Anfrage an das Stadtverordnetenbüro mit der Bitte um Weiterleitung an den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, Anfrage der AfD Fraktion
Fragensteller: Sven R. Dreyer
Vorlage-Nr. 101.18.224

Betonverfüllung der Unterführung Rathauskreuzung

Welchen Beschluss der Stadtverordnetenversammlung sieht Herr Stadtbaurat Nolda als Zustimmung zur irreversiblen Verfüllung mit Beton der Unterführung unter der Rathauskreuzung an, ist der entsprechenden Vorlage die Verfüllung und die Art der Ausführung ausdrücklich aufgeführt?

Stellungnahme:

Die Unterführung unter der Rathauskreuzung wurde bereits im Zuge der Umbaumaßnahmen für die Führung der RegioTram im Jahre 2005/2006 außer Betrieb genommen und teilverfüllt. Zeitgleich wurden oberirdische Fußgängerüberwege herstellt.
Im Zuge der Arbeiten der KVG im August 2016 wurde ein weiterer Teil der Unterführung verfüllt.

Die Grundlage für den Rückbau der Unterführungen ist durch den Generalverkehrsplan gegeben, der durch die Stadtverordnetenversammlung am 5. Februar 1990 beschlossen wurde. Darin heißt es unter anderem:

„Fußgängerunterführungen haben sich im Hinblick auf die problematische und z. T. unmögliche Bewältigung der Höhenunterschiede für Gehbehinderte und die subjektiv empfundene Sicherheit für Fußgänger/-innen nicht bewährt. Zukünftig werden in Kassel keine neuen Fußgängerunterführungen mehr angelegt; die vorhandenen sollen nach Möglichkeit durch niveaugleiche Anlagen ergänzt oder ersetzt werden."

Der Verkehrsentwicklungsplan Kassel 2030, Stadtverordneten-Beschluss vom 20. Juli 2015, als Fortführung des Generalverkehrsplans fordert ebenfalls Barrierefreiheit an Hauptverkehrsstraßen.

Die irreversible Verfüllung von Unterführungen ist erforderlich, da Hohlräume unter Straßen eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellen. In den letzten Jahren kam es vermehrt zu Straßeneinbrüchen über Bauwerken, die nicht verfüllt waren. Eine vollständige Verfüllung von außer Betrieb genommenen Unterführungen ist daher unerlässlich.

G. Förster

Dr. Georg Förster

KASSEL WASSER

Kassel, den 27.09.2016
Frau Hellmund
Telefon: 987-6405

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 13. OKT. 2016

- VI - Do zum Protokoll

Anfrage CDU-Fraktion zur direkten Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
Zuleitungen zu öffentlichen Abwasseranlagen (Vorlage Nr. 101.18.242)

Zur Anfrage von der CDU nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 1.: Seit der Abwassersatzung vom 23.11.1992 ist die Einleitung von Grund- und Quellwasser in Misch- und Schmutzwasserkanäle grundsätzlich unzulässig. Mit Änderung der Abwassersatzung vom 17.03.2008 ist die Einleitung in die gesamte öffentliche Abwasseranlage grundsätzlich unzulässig.

Zu 2.: Einleitungen wurden zuvor sowohl genehmigt als auch geduldet oder ohne Wissen von KASSELWASSER an die öffentliche Abwasseranlage angeschlossen.

Zu 3.: Es gibt keine speziellen Übergangsregelungen.
Im Zuge der turnusmäßigen Überprüfung von Grundstücksentwässerungen (>= 30 Jahre) werden die jeweiligen Grundstücksentwässerungen inspiziert und bewertet.

Zu 4.: Die öffentliche Abwasseranlage ist für die Ableitung des auf den angeschlossenen Grundstücken anfallenden Abwassers konzipiert. Drainagewasser ist der Definition nach kein Abwasser.

Zu 5.: Im Zuge von Beratungsgesprächen oder der Antragsstellung wird das betroffene Grundstück in der Regel vor Ort betrachtet und auf die Besonderheiten (Bodenbeschaffenheit, Flächenverfügbarkeit, Topographie etc.) und auf die durch die Eigentümer vorgebrachten Argumente eingegangen. In diesem Zusammenhang werden auch die Kosten für einen evtl. Umbau betrachtet.

Zu 6.: siehe Punkt 5