

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

15. Mai 2014
1 von 8

Anwesende:

Mitglieder

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

Teilnehmer mit beratender Stimme

Karin Schöps, Vertreterin des Seniorenbeirates

Magistrat

Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung

Andrea Herschelmann, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Entschuldigt:

Helmut Ernst, Vertreter des Behindertenbeirates

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen

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

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

Tagesordnung:

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

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

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

Zur Tagesordnung

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

Vorsitzender Kalb stellt die geänderte Tagesordnung fest.

1. Ideenwerkstatt Fichtnerstraße

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

3 von 8

Beschluss

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

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

Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.

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

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

Abgesetzt.

Während der Behandlung von Tagesordnungspunkt 3 übernimmt

1. stellv. Vorsitzender Knauf die Sitzungsleitung.

3. Bericht Sachstand Verkehrsentwicklungsplan Stadt Kassel 2030

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

Beschluss

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

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

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

4 von 8

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

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

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

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1262 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

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

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

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Ablehnung: Kasseler Linke, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Zeidler

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

5 von 8

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1263 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

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

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

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Ablehnung: Kasseler Linke, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: --

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Schleißing

8. Neufassung der Parkgebührenordnung

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1275 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

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

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

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: SPD, B90/Grüne

Ablehnung: CDU, FDP, Demokratie erneuern/Freie Wähler

Enthaltung: Kasseler Linke

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

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

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

➤ **Änderungsantrag der Fraktion Kasseler Linke**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

Als 4. Punkt wird ergänzt:

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

In § 9 der Parkgebührenordnung wird die Parkgebühr für

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

festgesetzt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr fasst bei

Zustimmung: Kasseler Linke

Ablehnung: SPD, B90/Grüne, CDU, FDP

Enthaltung: Demokratie erneuern/Freie Wähler

den

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Berichtersteller/-in: Stadtverordneter Dr. Westenburg

4. Bericht über die Maßnahmen für den Radverkehr

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

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

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

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

Beschluss

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

5. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel

Vorlage des Magistrats
- 101.17.1258 -

Abgesetzt.

9. Zielkostenmanagement bei öffentlichen Bauprojekten

Antrag der CDU-Fraktion
- 101.17.1171 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

8 von 8

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

10. Zukunft der Lagergebäudezeile im Hauptbahnhof Joseph Beuys Straße

Anfrage der Fraktion Kasseler Linke

- 101.17.1255 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

11. Parken auf Gehwegen

Anfrage der Fraktion B90/Grüne

- 101.17.1256 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

12. Vorstellung der Nutzungskonzepte für den Renthof

Anfrage der CDU-Fraktion

- 101.17.1261 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

13. Parkplatz an Ehlerer Straße

Antrag der FDP-Fraktion

- 101.17.1286 -

Aus Zeitgründen erfolgt kein Aufruf.

Der Tagesordnungspunkt wird für die nächste Sitzung vorgemerkt.

Ende der Sitzung: 19:07 Uhr

Dominique Kalb
Vorsitzender

Andrea Herschelmann
Schriftführerin



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

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



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

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

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

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



Verkehrsentwicklung und Mobilität



Verkehrssituation Holländische Straße

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

Projektpaten: Frau Janz, Herr Schleißing

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

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

Bolz- und Sportmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Salvador-Allende-Jugendzentrum

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

Projektpatin: Frau Thiel (Ortsbeiratsmitglied)

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



Sportcamp Brückenhof

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

Projektpatin: Frau Bergmann

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



Jugendzentrum Helleböhn

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

Projektpate: Herr Helferich (Ortsvorsteher Süsterfeld-Helleböhn)

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



Skateplatz Marbachshöhe

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

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

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



Anliegen aus Kinder- und Jugendeinrichtungen

Jugendcafé Treppenstraße

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

Projektpaten: Frau Schwalm und Herr Bayer

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



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

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

> Jugendtreffpunkt in Waldau:

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

> Bolzplatz Forstfeld:

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

> Basketball im Wesertor

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ergebnisse der Kinderbeteiligung zur Verkehrssituation in der Kasseler Nordstadt

Befragung der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße im Zeitraum von
Januar bis Mai 2013

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

Foto-Projekt des Kasseler Familienberatungszentrums



Ansprechpartnerinnen im Jugendamt:

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

Cordula Klinzing, Kinder- und Jugendförderung, Tel. 787.5049

1. Befragung von Kindern der Ideenwerkstatt Fichtnerstraße

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

Was gefällt dir an der Holländischen Straße?

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

Was gefällt dir nicht an der Holländischen Straße?

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

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

Was sollte verändert werden in der Holländischen Straße?

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

Zusammenfassung und Einschätzung der Nennungen

Allgemein

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

Gefahren

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

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

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

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

„Ein Zaun am Gehweg wäre gut“

Angst

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

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

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

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

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

„Die Autos sollten am besten langsamer fahren!“

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

Ampeln

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

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

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

Lärm

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

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

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

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

Kommunikation und Lebensqualität

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

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

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

Straßenbahn

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

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

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

„Die Straßenbahn soll langsamer fahren!“

Einschränkung Mobilität (FußgängerInnen, Radfahren)

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

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

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

Abgase

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

„Manchmal muss ich husten von den Abgasen“

„Es riecht eklig.“

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

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

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

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

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

Allgemein

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

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

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

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

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

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

Schulweg

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

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

Freizeit

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

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

Verkehrsminister

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

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

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

Vorstellung der Ergebnisse der Befragung von Kindern aus fünf weiteren Stadtteilen

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

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

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

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

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

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



LKW Verkehr in Nord-Holland

3. Fazit zur Verkehrssituation Holländischen Straße

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

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

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

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

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

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

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

4. Foto-Projekt des Kasseler Familienberatungszentrums

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





















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











Die Höllendische Straße Kinderbeteiligung beim Verkehrsausschuss am 8. Mai 2014

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

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

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

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

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

Fußgänger-Ampeln sollen beim Drücken schneller auf Grün schalten!

Oder es gibt Fußgängerampel ohne Drücken!

Fahrradwege an der Holländischen Straße.

Kein Grün für Rechtsabbieger an der Wiener Straße!!!

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

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

Autos sollen bei Rot halten (Kontrollen).

Breite Gehwege, damit man nebeneinander gehen kann.

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

Mehr Bäume, Blumen und Bänke.

Verkehrsentwicklungsplan

Kassel 2030

› Gestalten ›› Bewegen ››› Leben

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

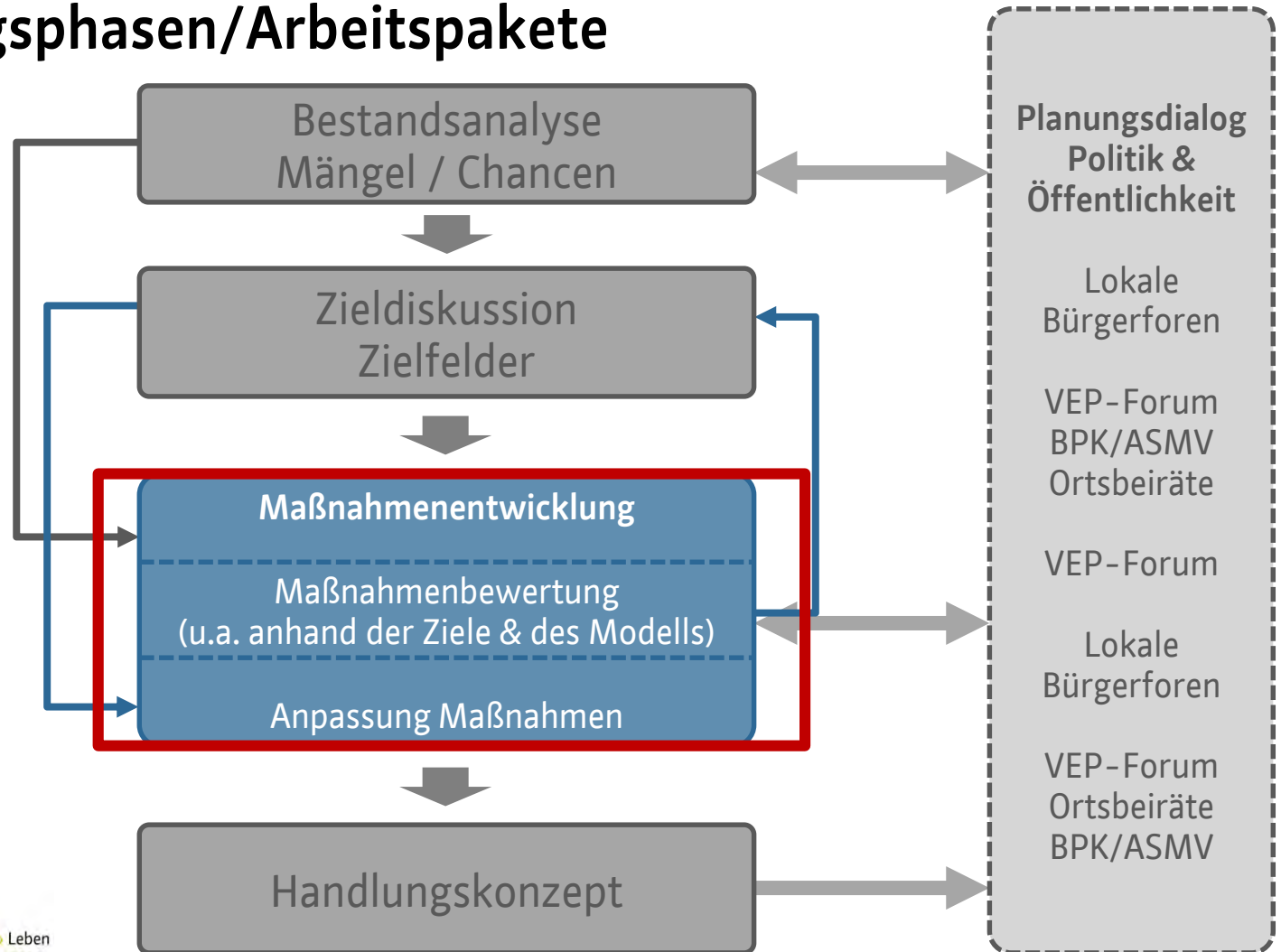
Jens Rümenapp, GGR

Sachstandsbericht zur Wirkungsanalyse & Bewertung von Maßnahmen

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



Bearbeitungsphasen/Arbeitspakete



Zielfelder des VEP Stadt Kassel:

1. Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit

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

3. Gleichberechtigte Teilhabe aller Verkehrsteilnehmer

4. Abwicklung eines funktionsgerechten und stadtverträglichen Wirtschafts- und Tourismusverkehrs

5. Minimierung der Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt

6. Erhöhung der Stadt- und Lebensqualität

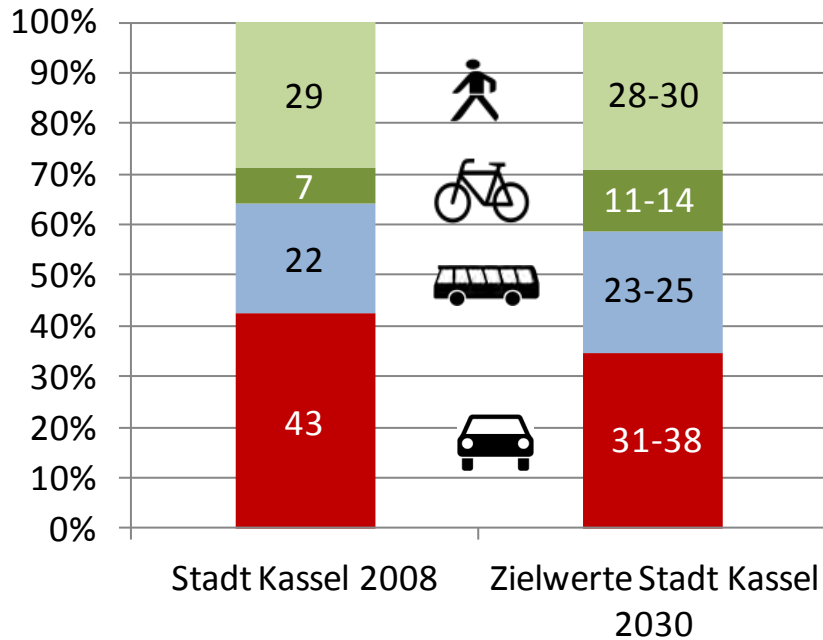
7. Attraktivierung des Umweltverbunds

8. Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme

9. Erhalt & Sicherung der Qualität der bestehenden Infrastruktur

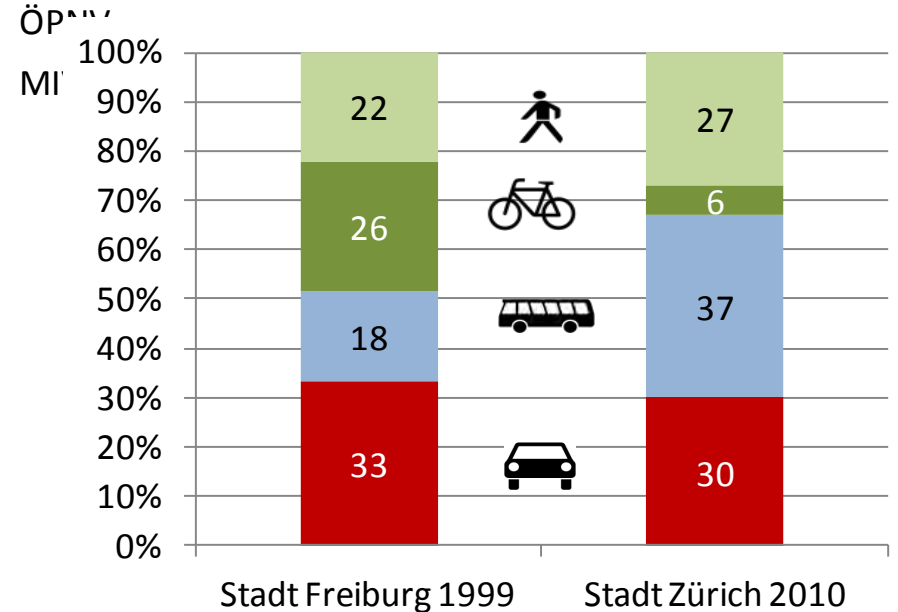
Stadtverordnetenbeschluss vom 9.12.2013

Modal split-Werte VEP Stadt Kassel:



zu Fuß
Rad
ÖPNV
MI

Ziele des VEP 2030 werden schon heute von anderen Städten erreicht



VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)



Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



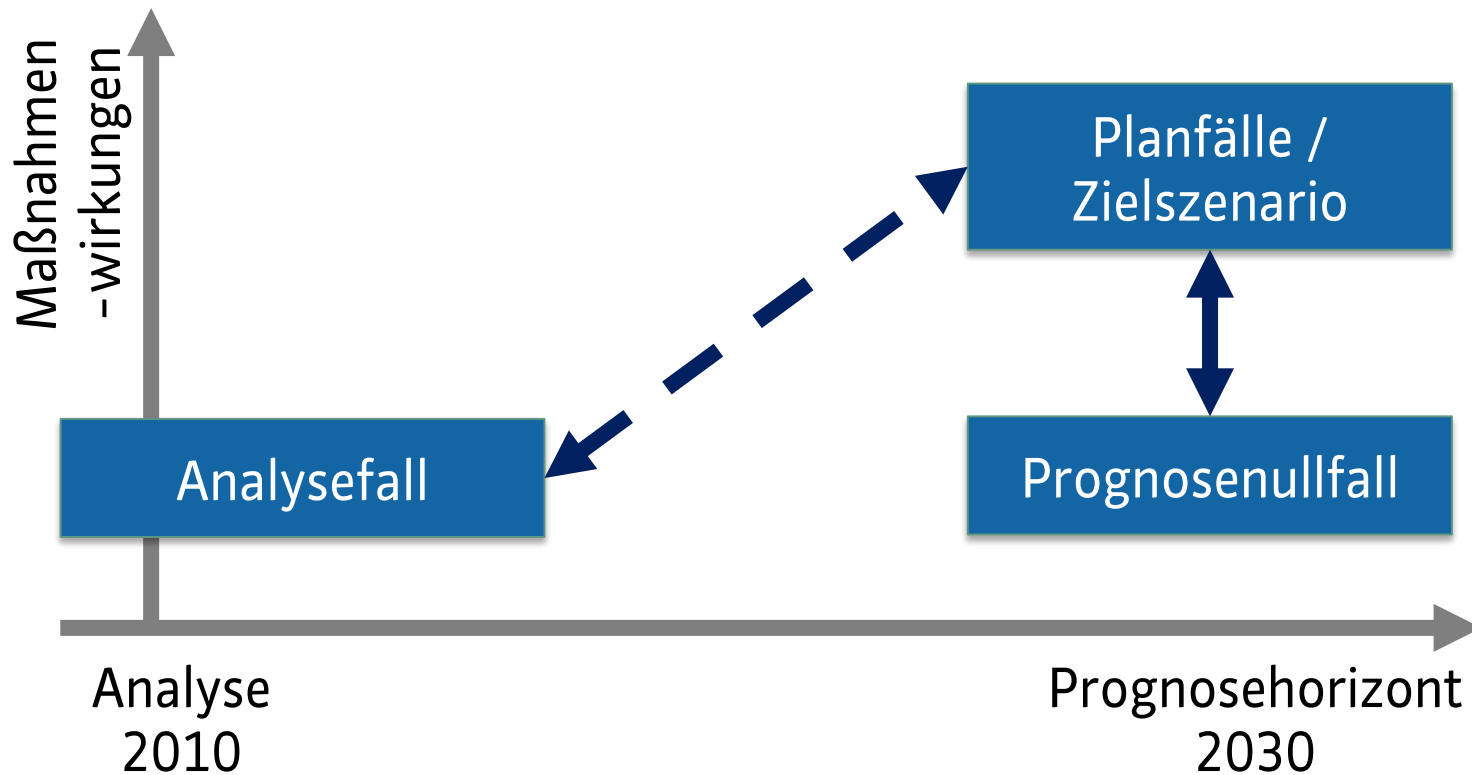
Mensch und Mobilitätskultur



Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

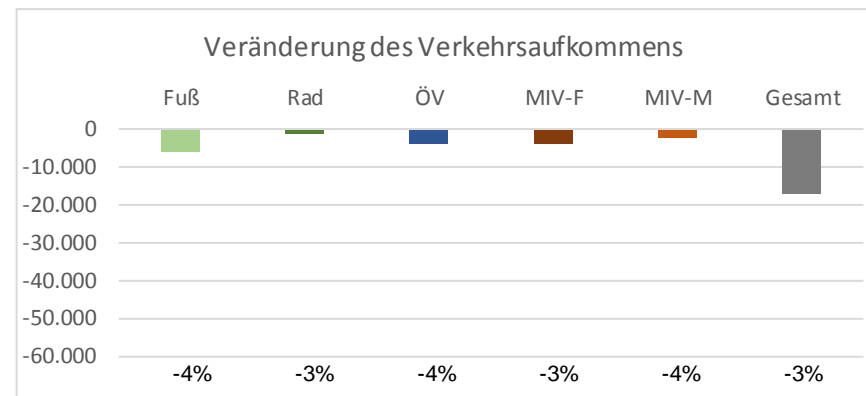
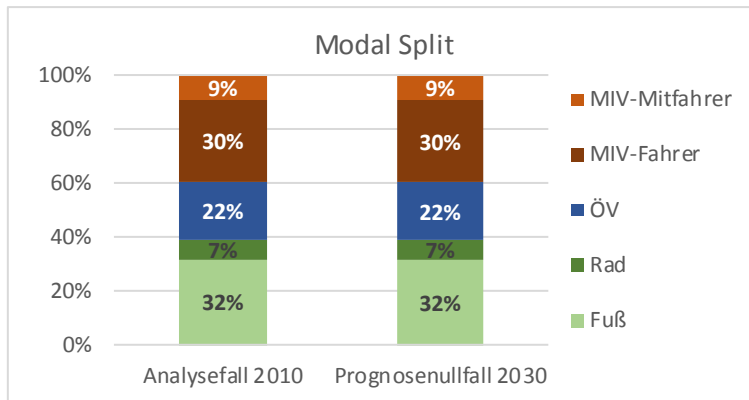
- Auswirkungen und Bewertung von Einzelmaßnahmen/ Maßnahmenbündel (Modell)
- Qualitative Bewertung von Maßnahmenfeldern

Bezugsfälle für die Wirkungsanalyse

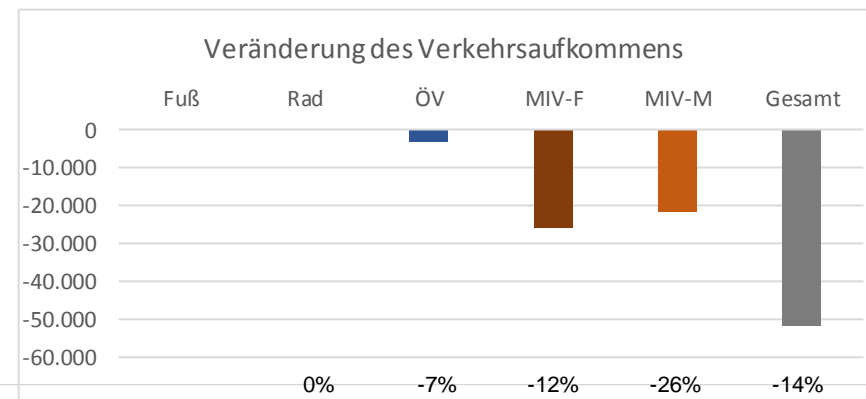
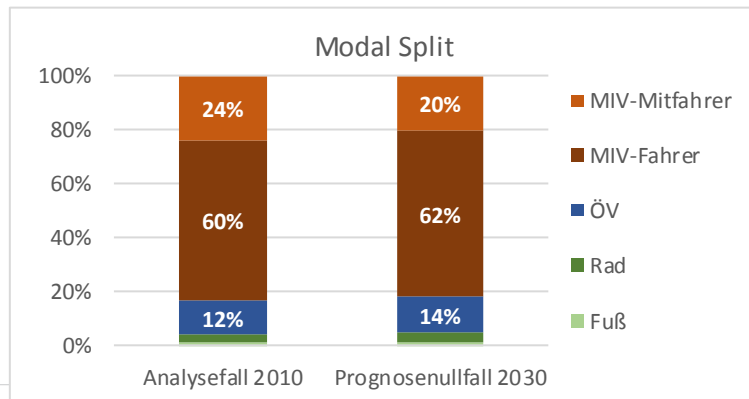


Prognosenullfall 2030: Stagnation bzw. leichte Rückgänge im regionalen Personenverkehr

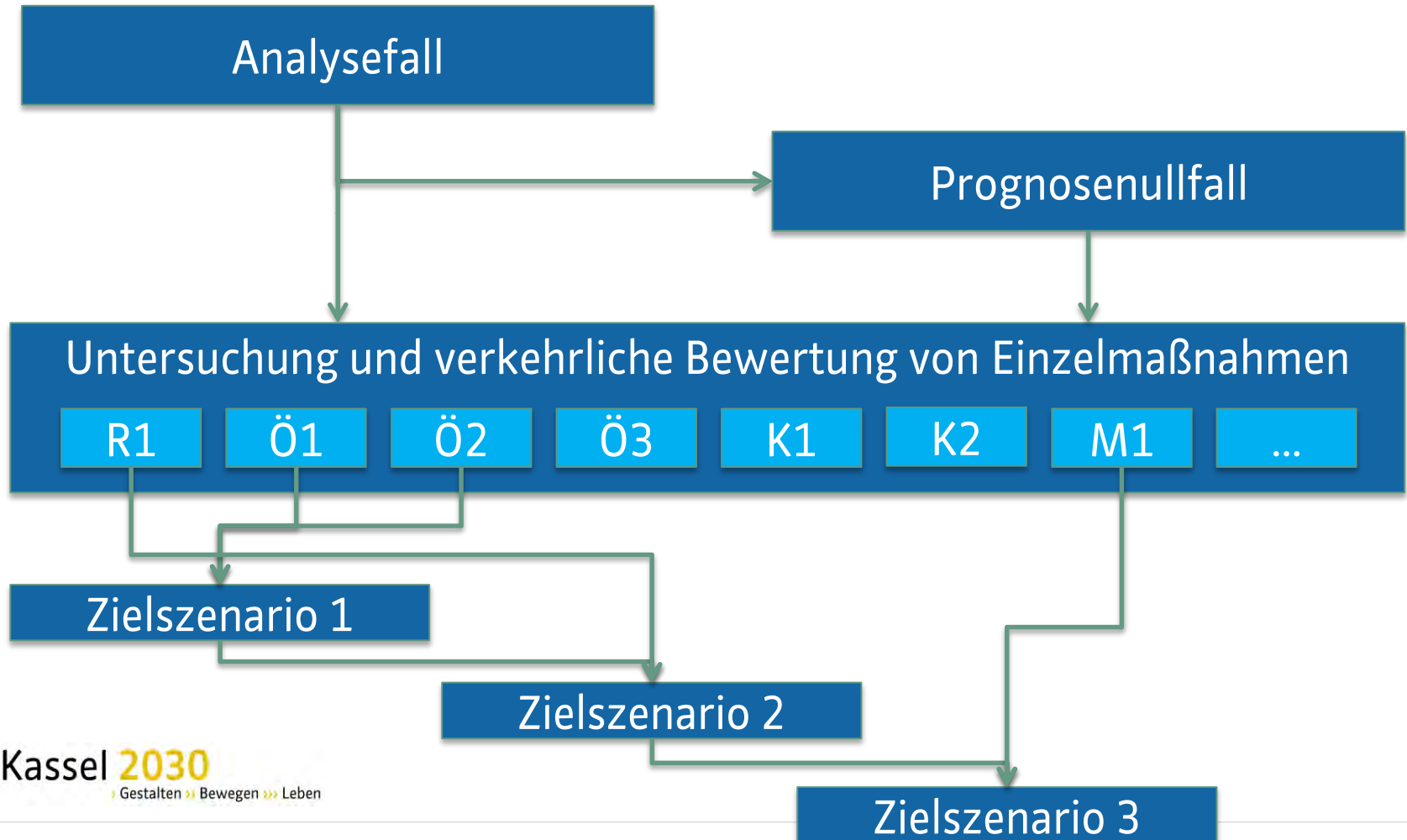
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Der Weg zum Zielszenario mit dem Verkehrsmodell



Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

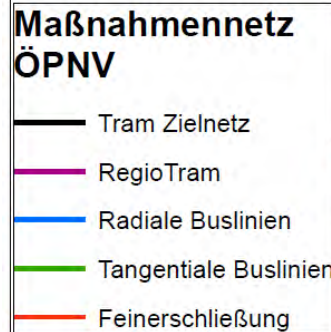


- Erweiterung & Weiterentwicklung des Tramnetzes
- Weiterentwicklung des Busnetzes

dabei

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

Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes



Kriterien:

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

Ergebnisse Nachfragewirkung der Busveränderungen

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

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

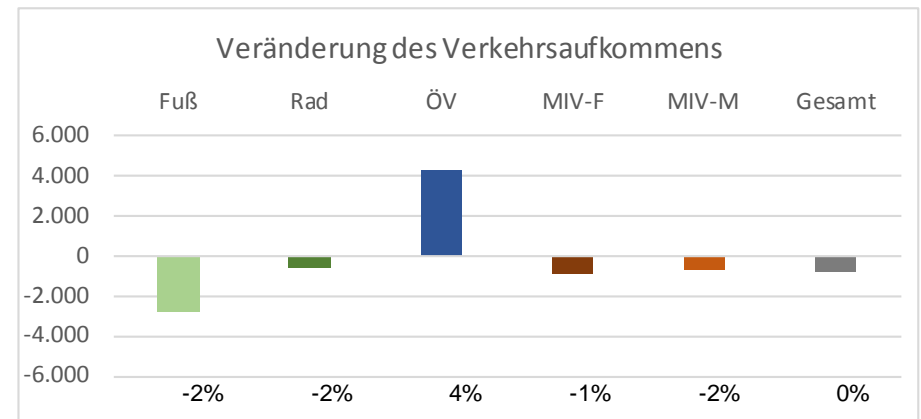
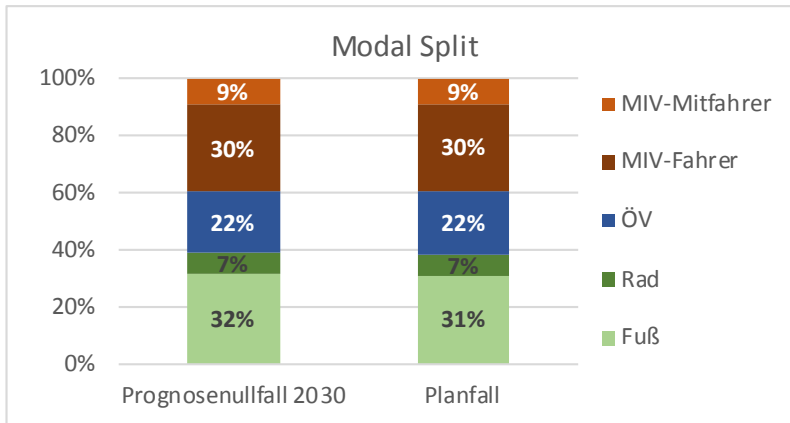
Bewertung von Maßnahmen im ÖV-Netz

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

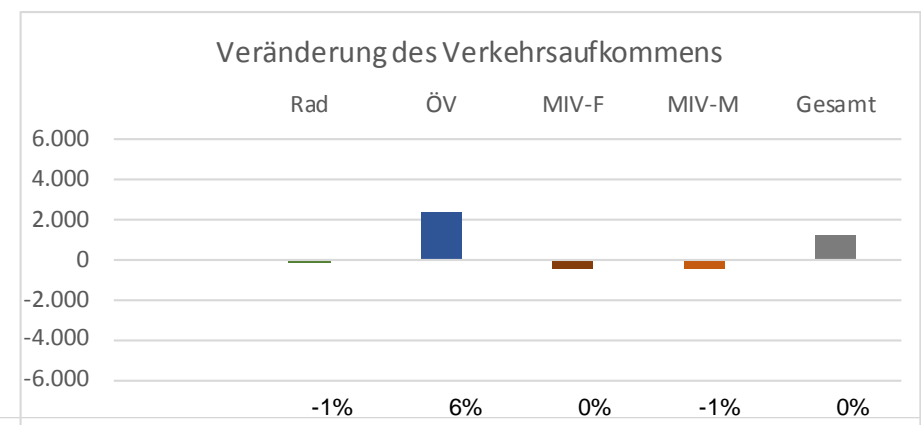
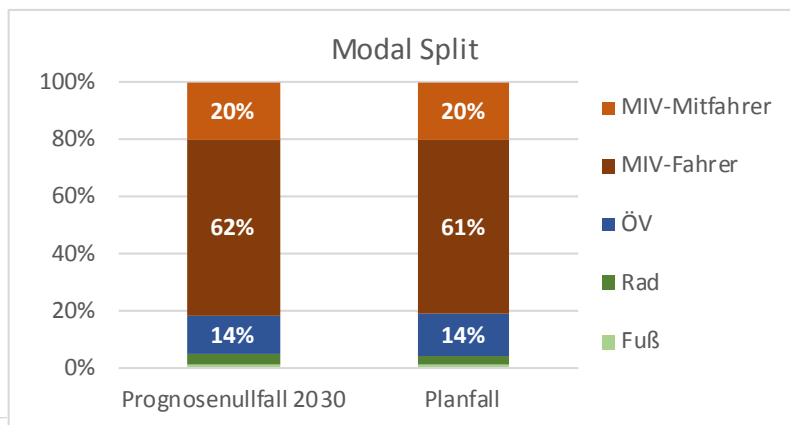
Fall 1: Verbesserung ÖV-Angebot

+ 7.000 ÖV-Nutzer am Tag

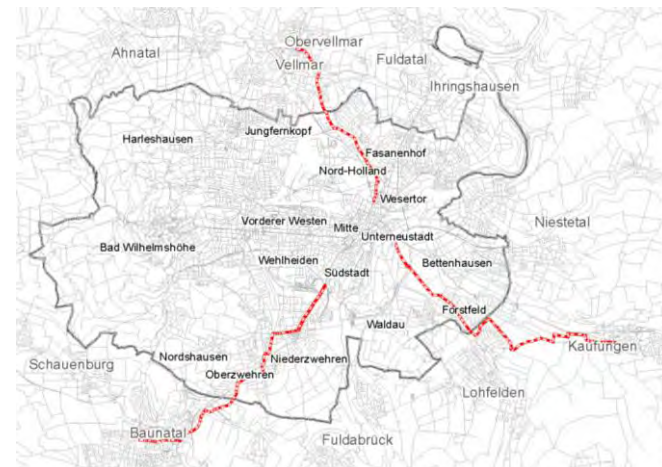
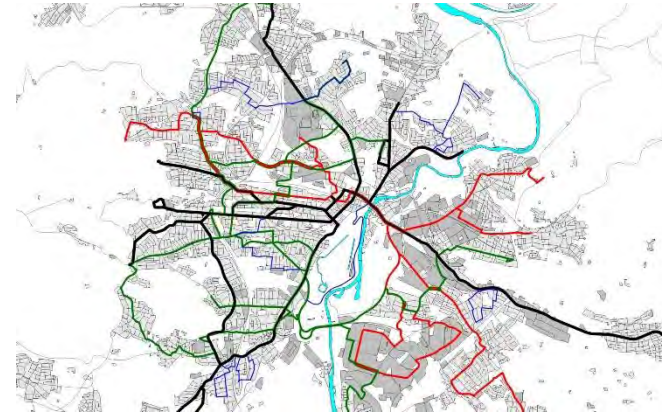
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel (nur privater Personenverkehr)



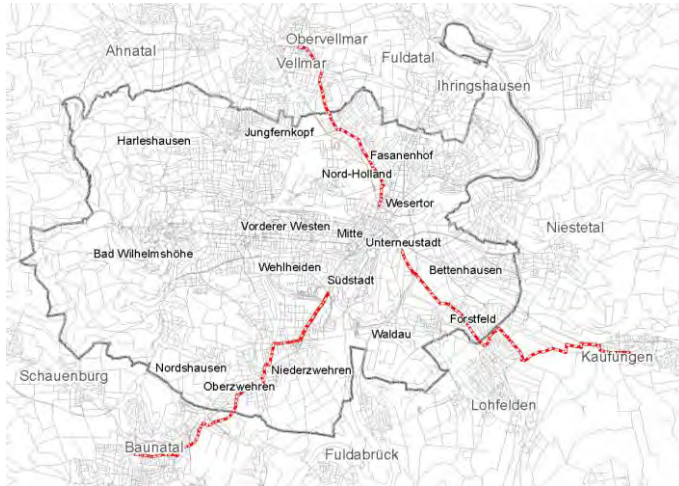
Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

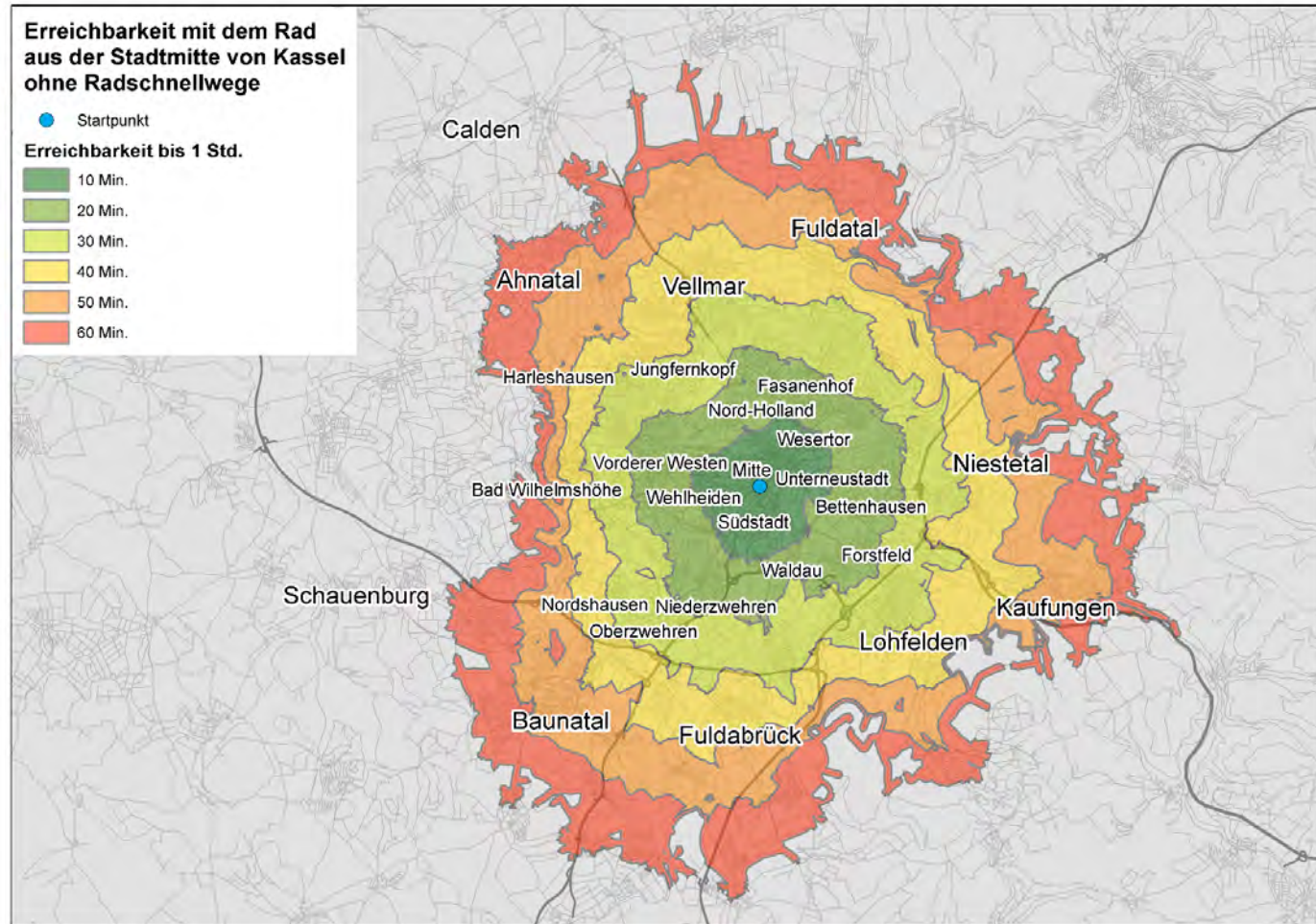


Verbesserung im Radverkehr

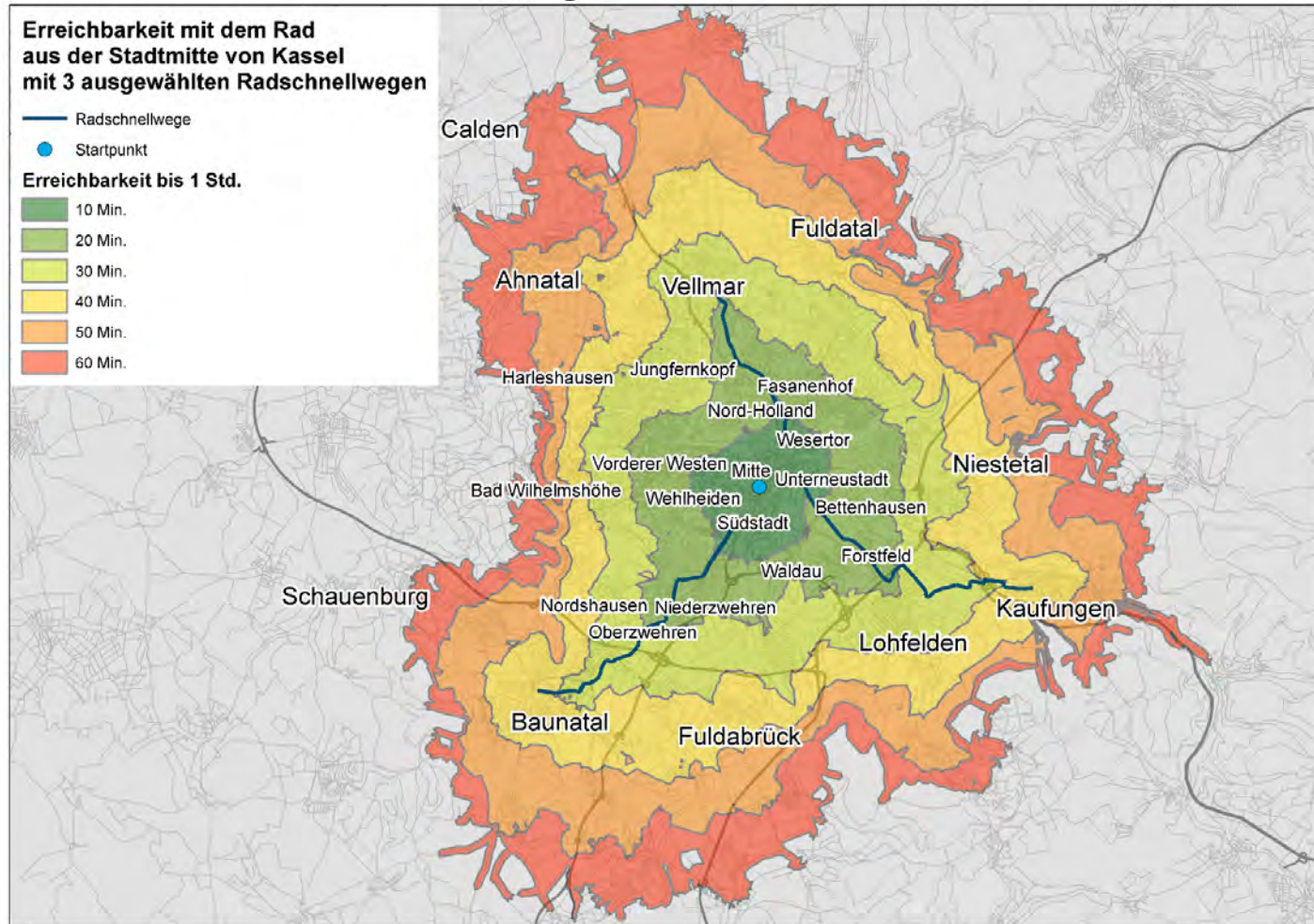


- 3 Radpremiumrouten nach Baunatal, Vellmar & Kaufungen
➔ Anstieg der ø Geschwindigkeit von 15 km/h auf 25 km/h
- Verstärkte Nutzung von E-Bikes / Pedelecs
➔ Höhere Fahrtgeschwindigkeiten insbesondere an Steigungen

Erreichbarkeiten Status quo



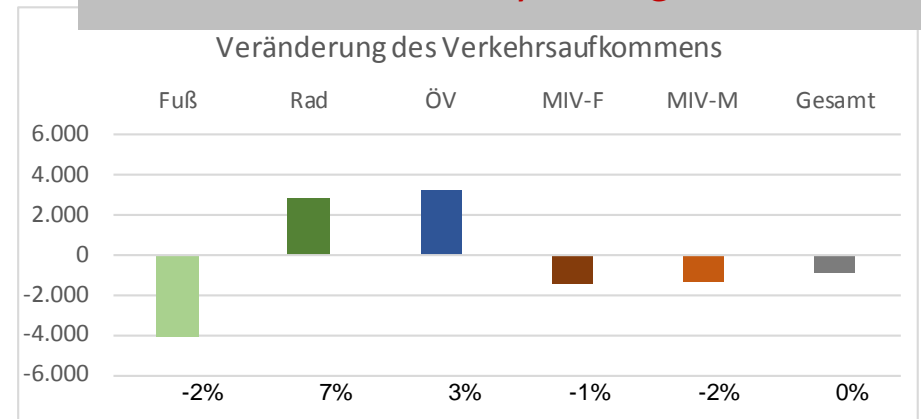
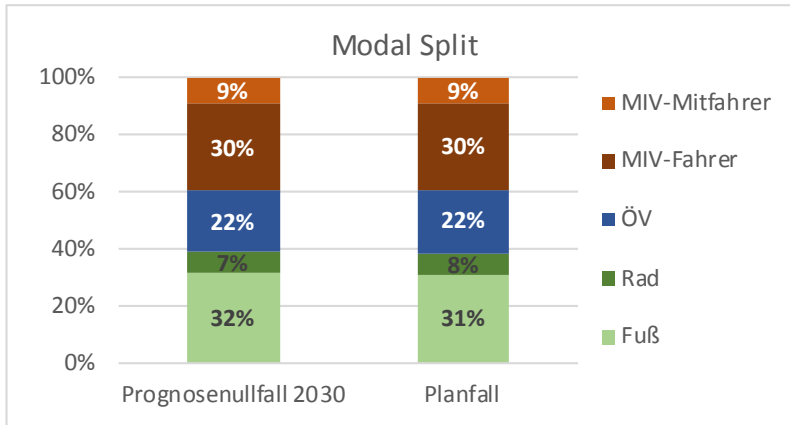
Erreichbarkeiten mit 3 Radschnellwegen



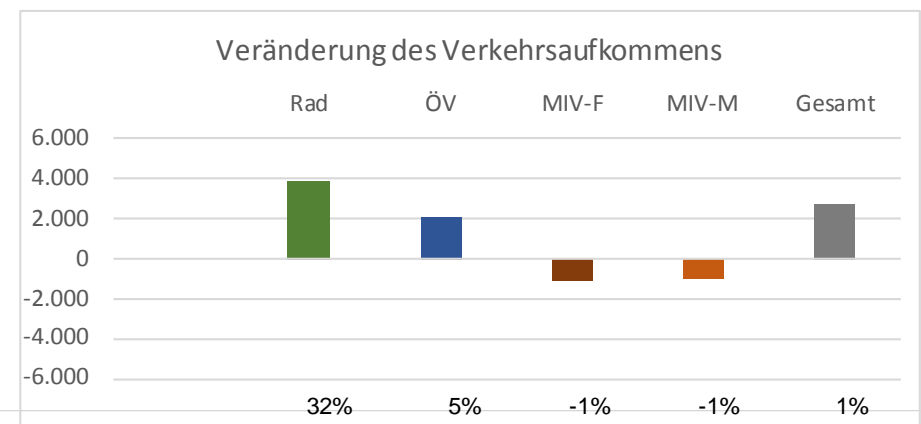
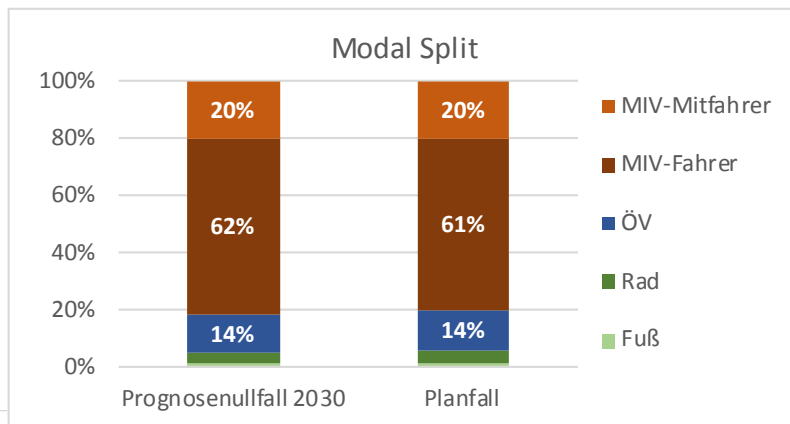
Fall 2: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten

Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

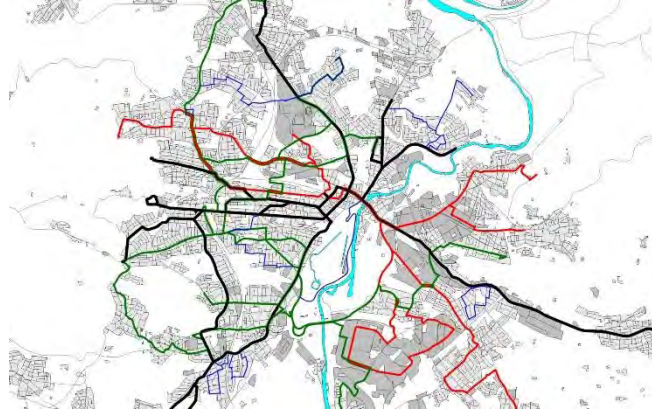
+ 7.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



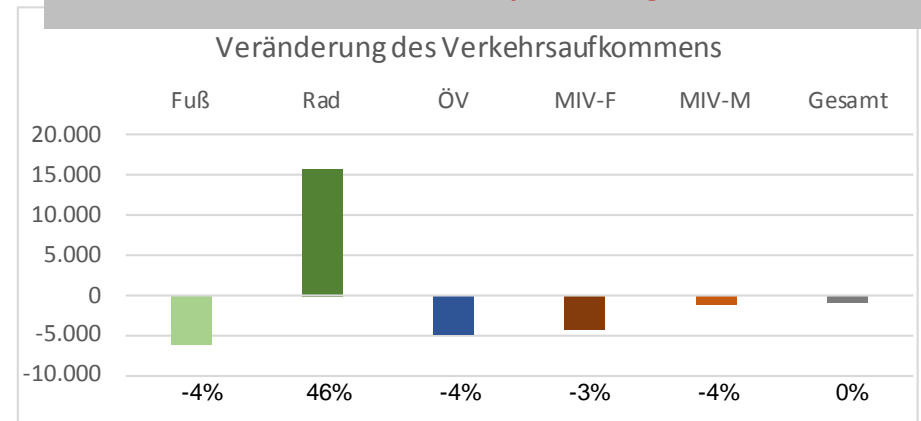
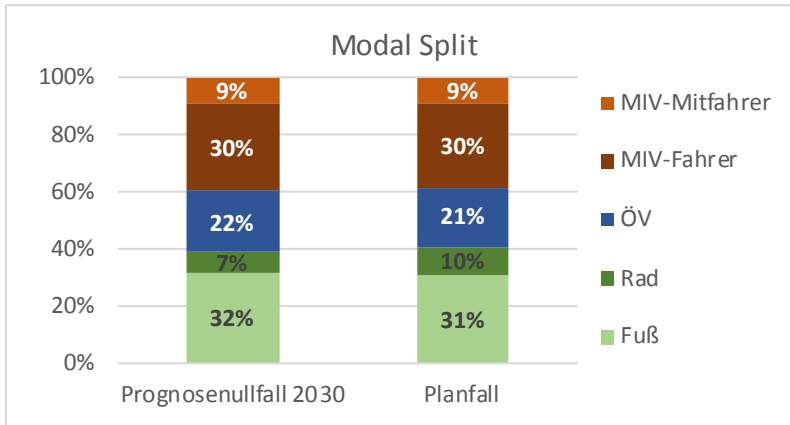
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes



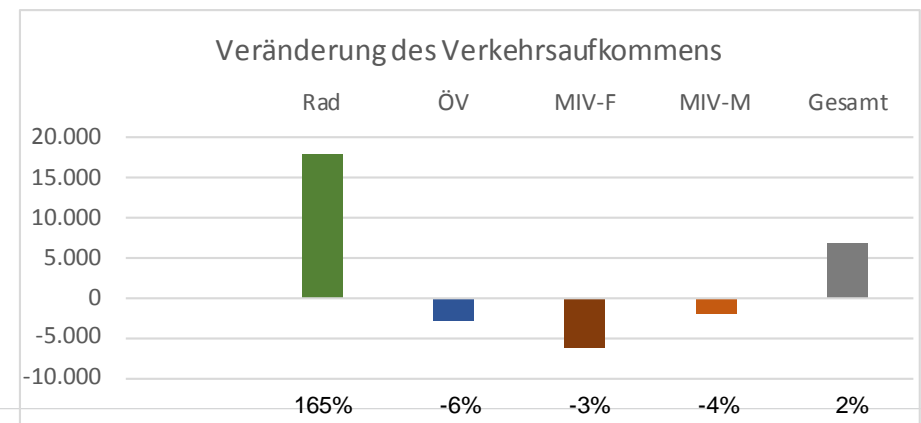
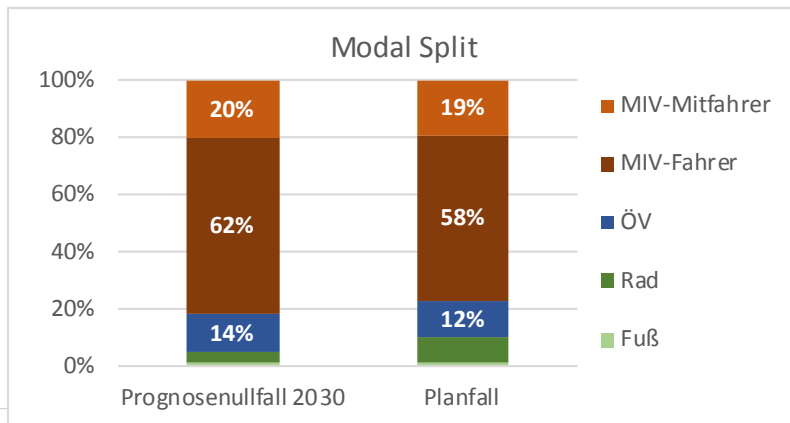
Fall 3: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + E-Bikes

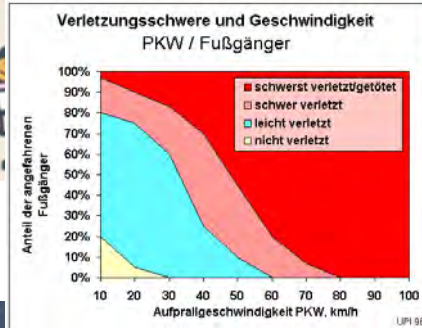
Binnenverkehr innerhalb der Stadt Kassel

+ 34.000 Radfahrten pro Tag



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)



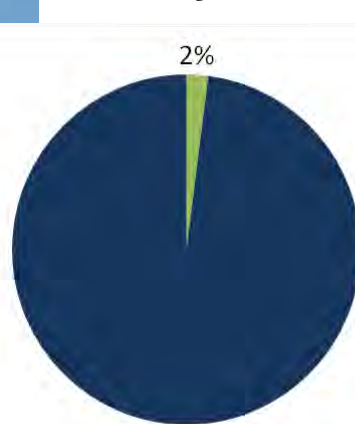


Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen

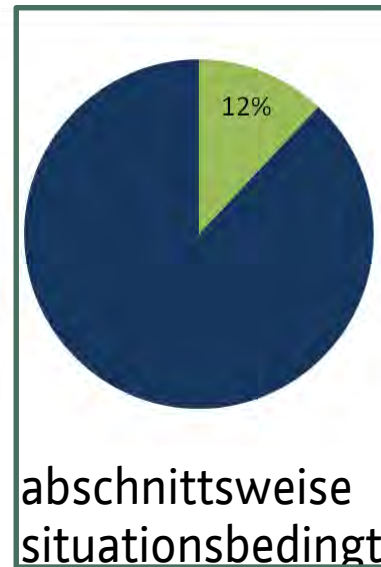
- Verkehrssicherheit:**
 Deutliche Reduzierung der Verletzungsschwere; stärkere gegenseitige Rücksichtnahme; sensible Einrichtungen (wie z.B. Schulen) auch an Hauptverkehrsstraßen

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

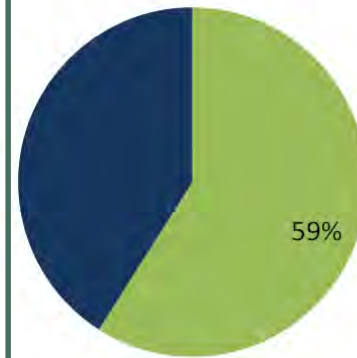
Mehr Verkehrssicherheit und weniger Lärm an Hauptverkehrsstraßen



Kein Tempo 30



abschnittsweise
situationsbedingt



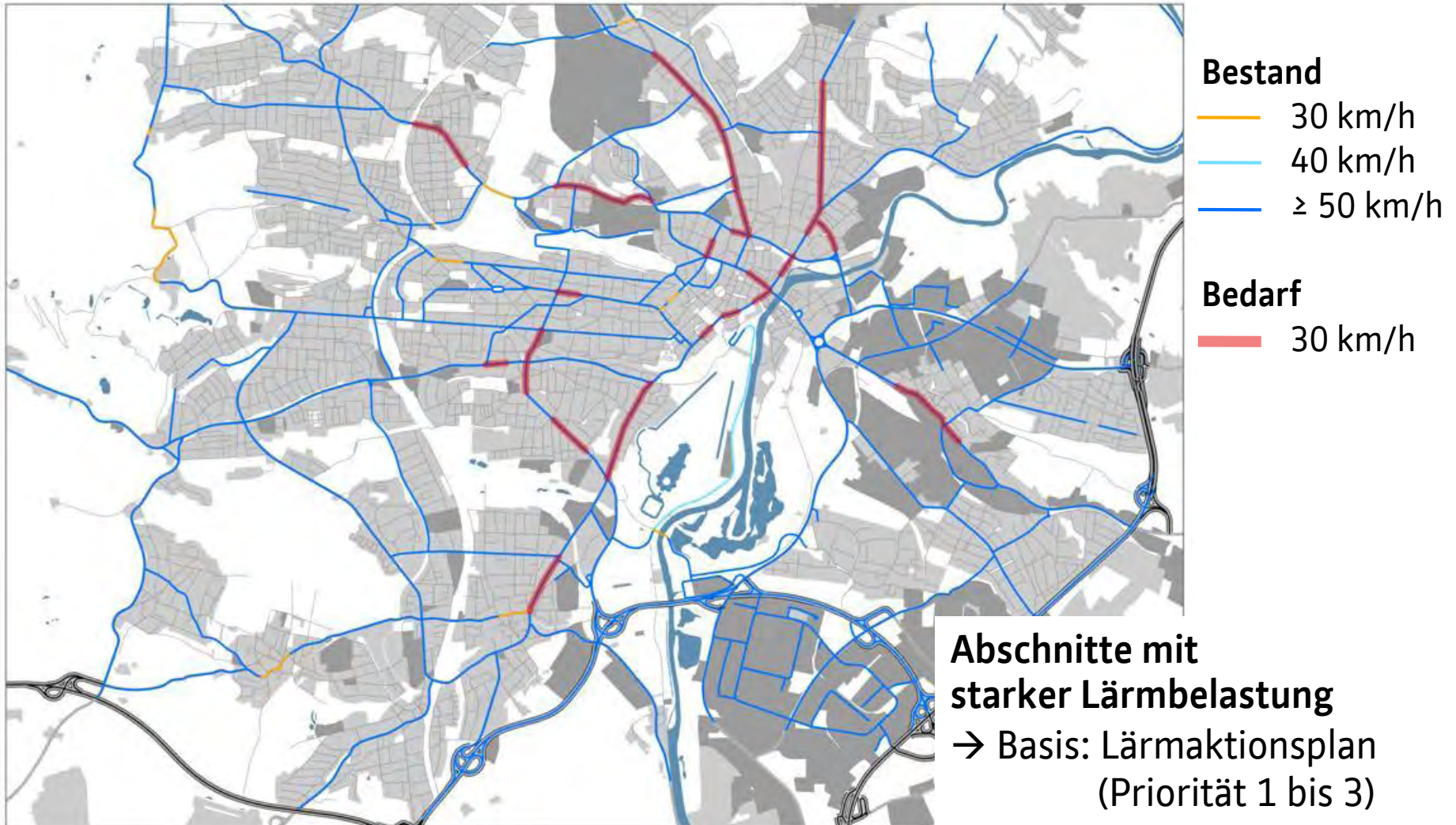
Tempo 30 als neue
Regelgeschwindigkeit

■ Tempo 30
■ Tempo ≥ 50

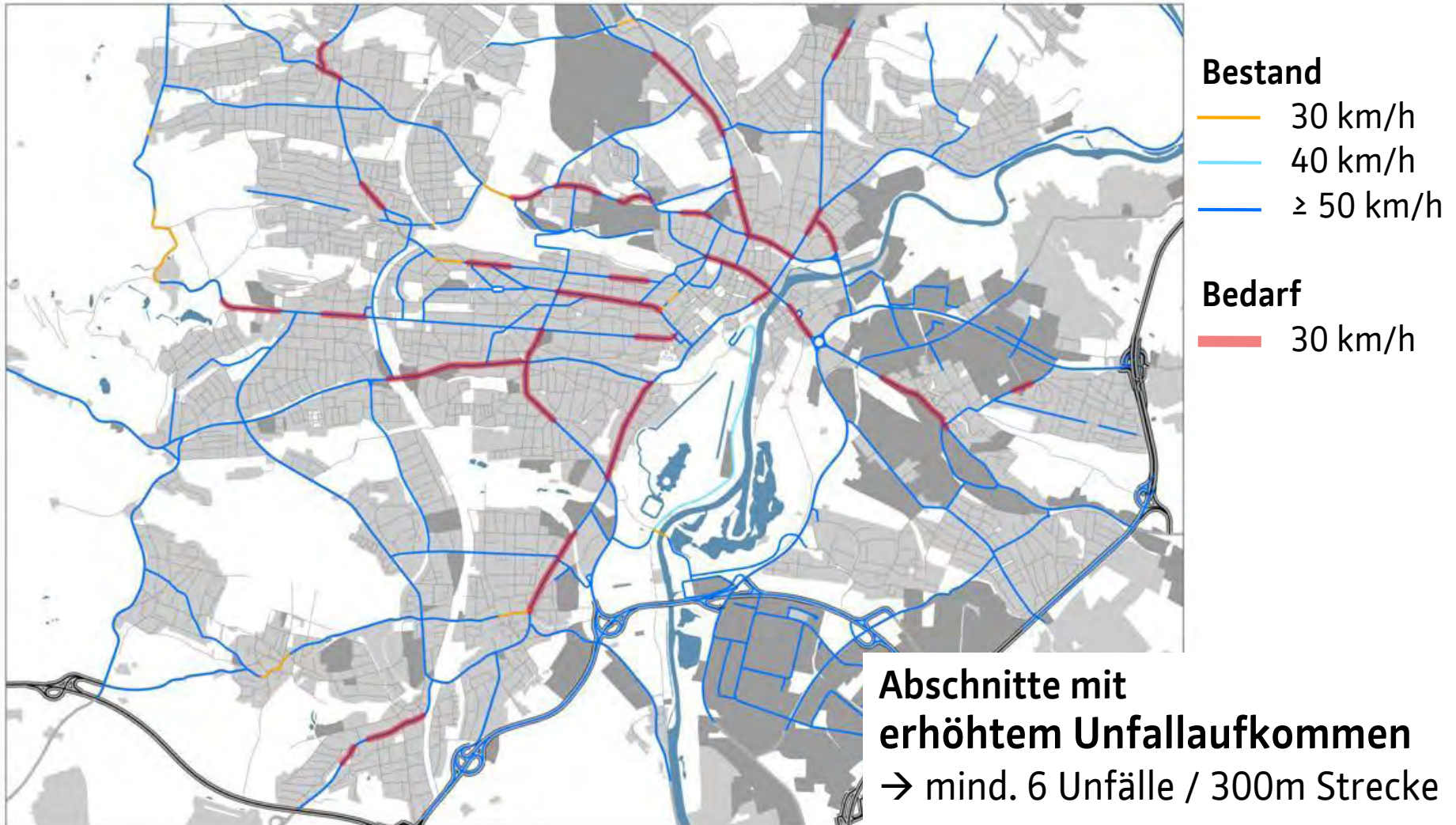
wenn mindestens 2 Kriterien sind erfüllt:

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

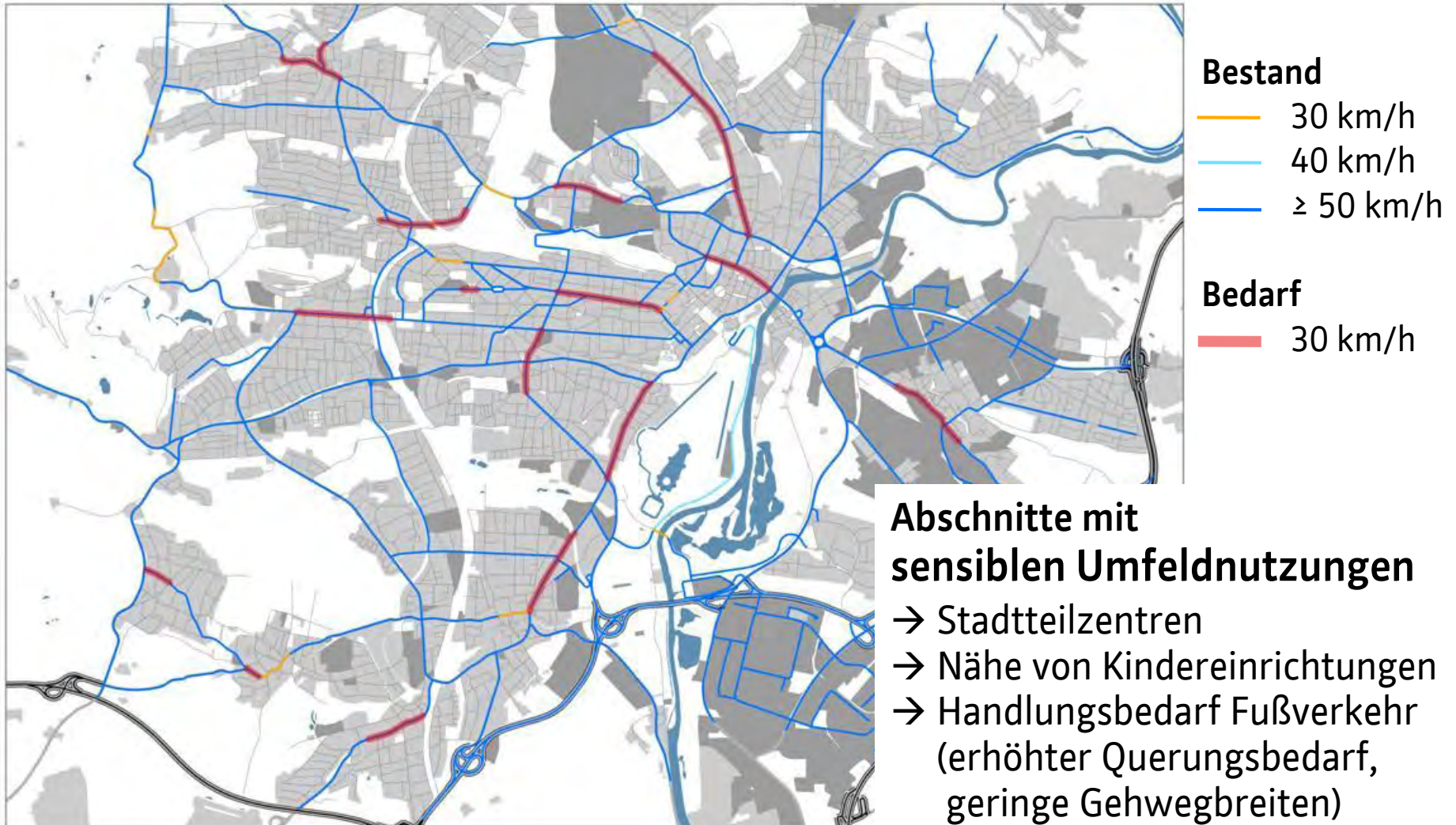
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



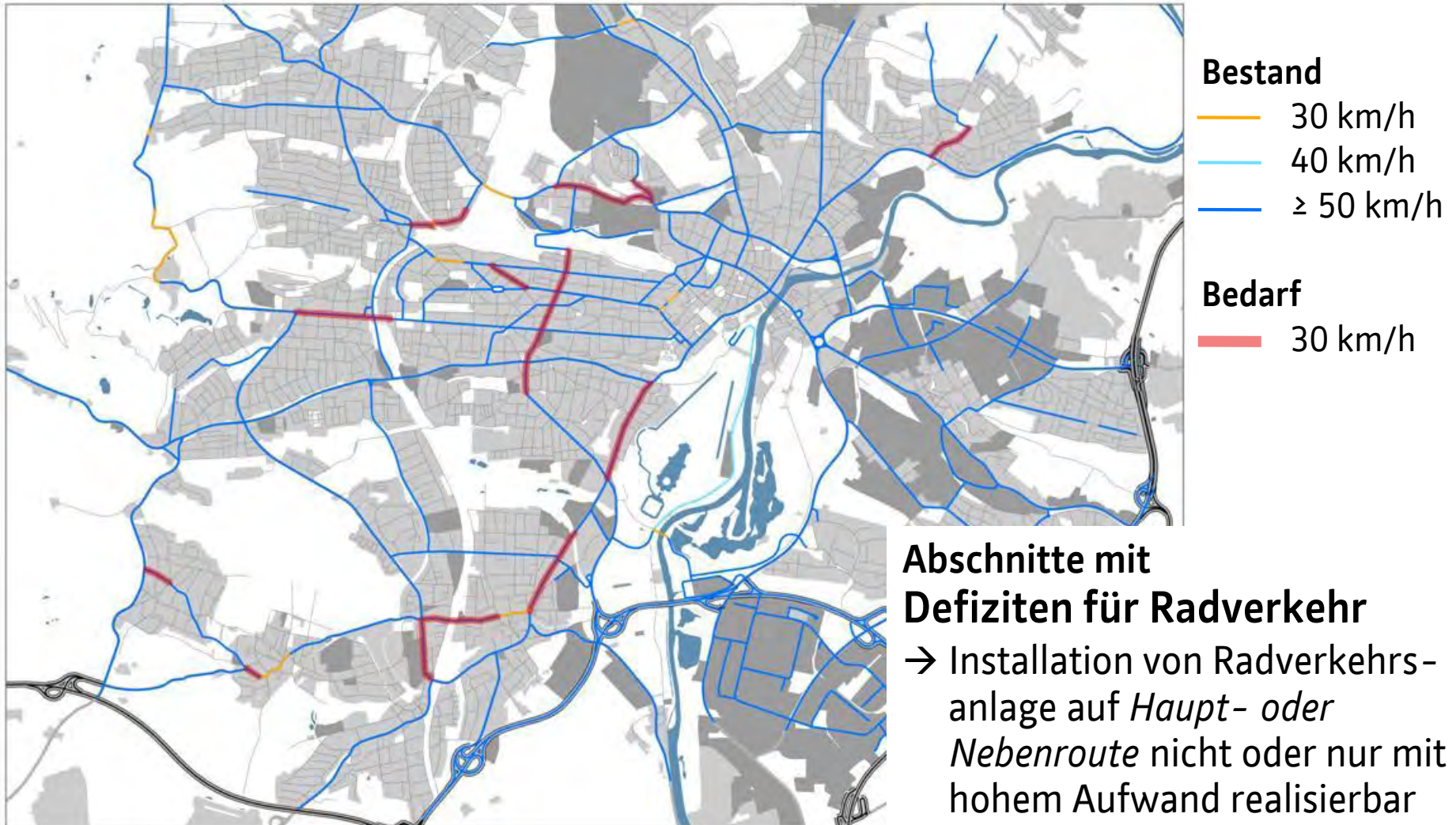
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



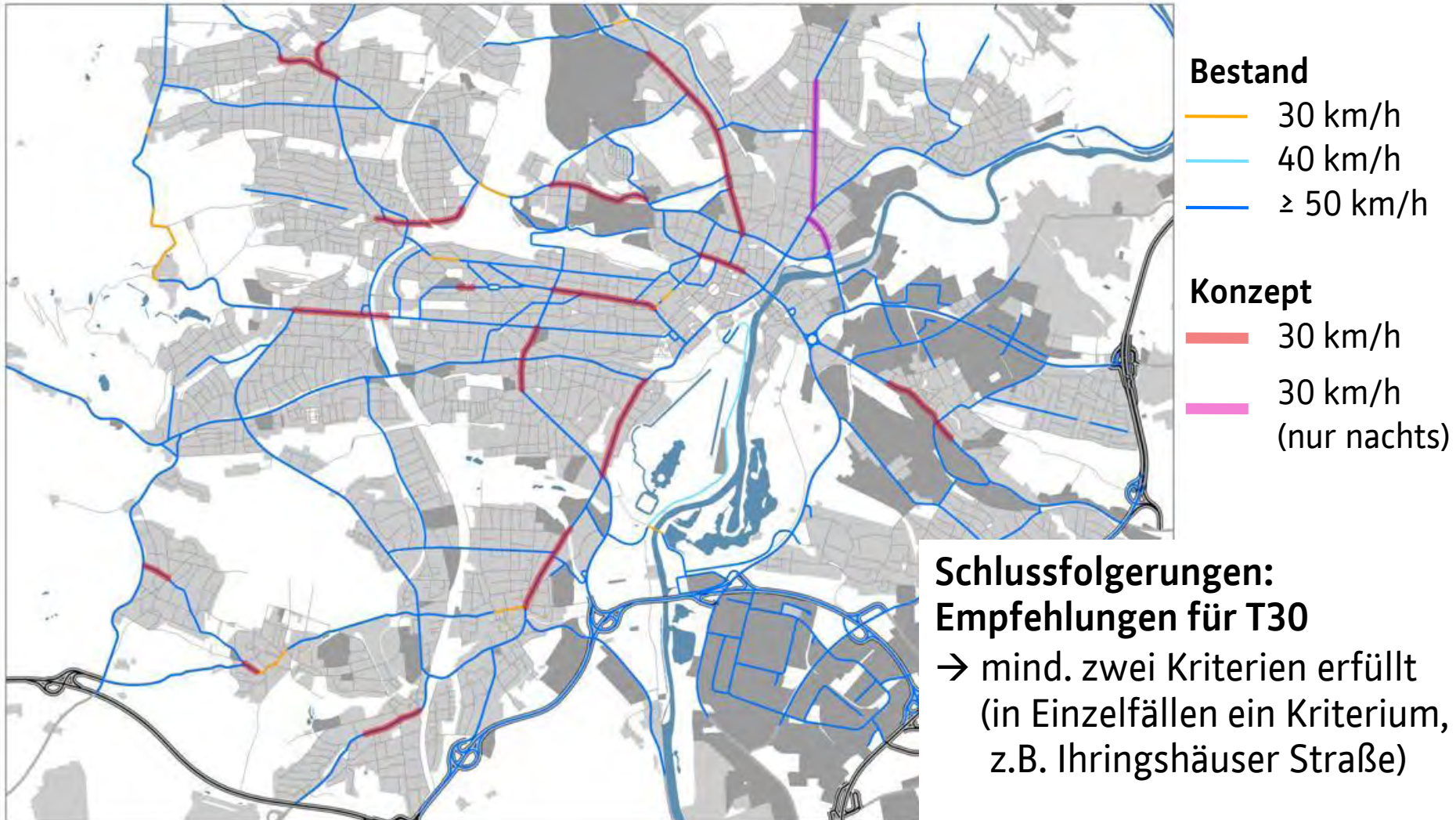
Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)



Variante Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)





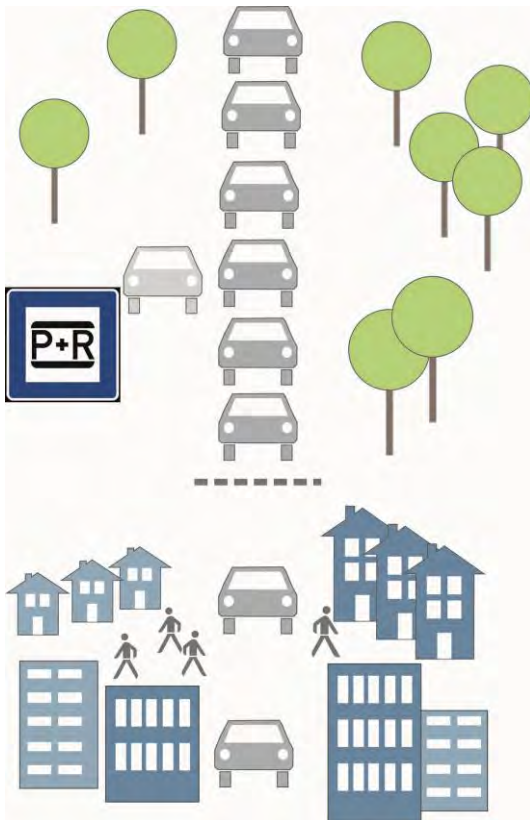
Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt)

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



Tempo 30 (abschnittsweise, situationsbedingt) Umsetzung

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



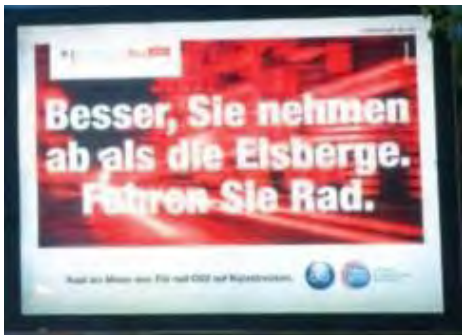
Verkehrssystemmanagement: Intelligente Ampeln

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

Mobilitätsmanagement: Verkehr intelligent Organisieren



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





Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs

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



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



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



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



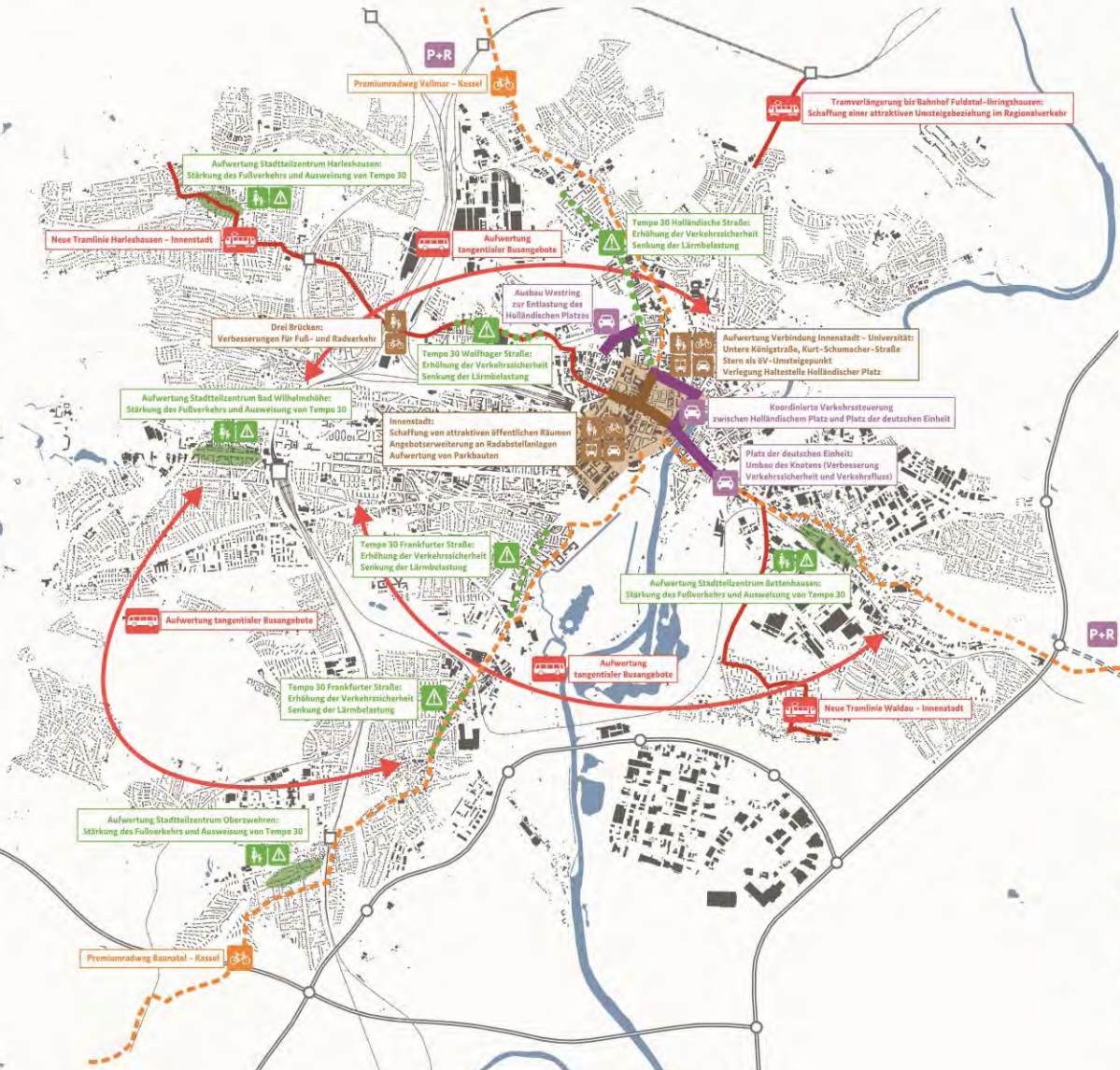
- Verständlichkeit des Netzes verbessern
- Angebotsausweitungen
 - Tramm: neue Linien und Kapazitätsweiterungen
 - Umstrukturierung Busnetz
 - Ausbau von tangentialen Busverbindungen
- Taktverdichtung auf Hauptachsen (vor allem samstags bis 18 Uhr)
- Umsteigepunkte verbessern
 - Schnelle und einfache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



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



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



- Ausbau des städtischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, u.a.
 - Förderung von Fahrgemeinschaften
 - Fuhrparkmanagement
 - Anreize zur ÖPNV-Nutzung (z.B. Intensivierung Jobticket)
 - Mobilitätsberatung

- Schulisches Mobilitätsmanagement, u.a.
 - Reduzierung der Elternbringdienste (z.B. Walking Bus / Cycle Train)
 - Mobilitätsberatung

- Nahversorgung & Nahmobilität, d.h.
 - Sichere und attraktive Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad
 - Ausreichende und gute Radabstellanlagen

- Service und Verleih von Lastenrädern (in Zusammenarbeit mit Einzelhändlern)

- Einkaufs-Bringdienste

- Potenzialprüfung Fernbusbahnhof

- Übersichtlicheres Angebot im ÖPNV - Nachtverkehr, u.a.
 - Leicht merkbarer Takt
 - Einheitliche Anmeldung (Anruf/SammelTaxi)

- Optimierung Veranstaltungenverkehr, u.a.
 - Angebot Bahnhof Wilhelmshöhe - Messe
 - Nutzung von Parkplätzen am Stadtrand (mit Shuttle-Service)
 - Ausweiten von Kombi-Tickets

- Ausweisung von Tempo 30 auf einzelnen Abschnitten der Hauptstraßen (i.a. aus Lärmschutz-/Verkehrssicherheitsgründen)

- Schulwegsicherheit

- Kampagnen für mehr Rücksichtnahme für alle Verkehrsteilnehmer
- Verstärkte und gezielte Geschwindigkeitskontrollen

- Integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
 - Vermeidung von autofreien Lagen
 - ÖV- und nahmobilitätsorientierte Siedlungsentwicklung
 - Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung
 - Nutzungsmischung statt Entzerrung

- Besseres Instandhaltungsmanagement der bestehenden Verkehrsanlagen, u.a.
 - Festlegung von Qualitätsstandards
 - Regelmäßige Kontrollen

- Marketing und Kampagnen für eine nachhaltige Mobilitätskultur

- Aktionstage und Infoveranstaltungen, u.a.
 - Aktionstag ÖPNV (z.B. kostenlose Nutzung mit Fahrzeugschirm)
 - Woche der Mobilität zum Ausprobieren neuer Mobilitätsangebote



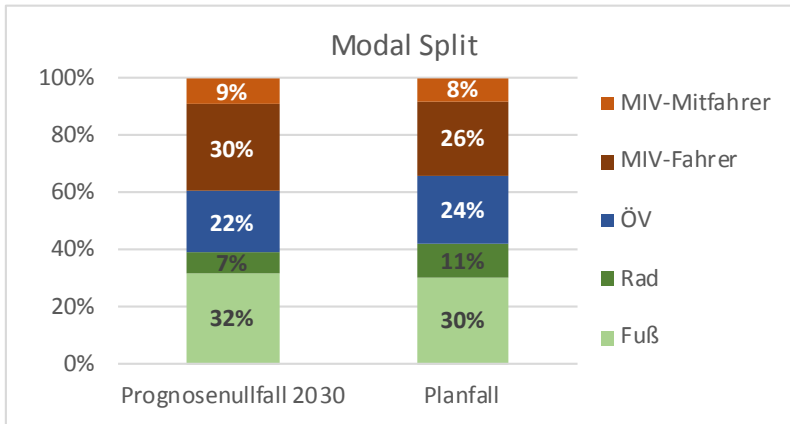
Fall 4: Verbesserung ÖV-Angebot + Radpremiumrouten + „Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen“

Allgemeine infrastrukturelle und weiche Maßnahmen:

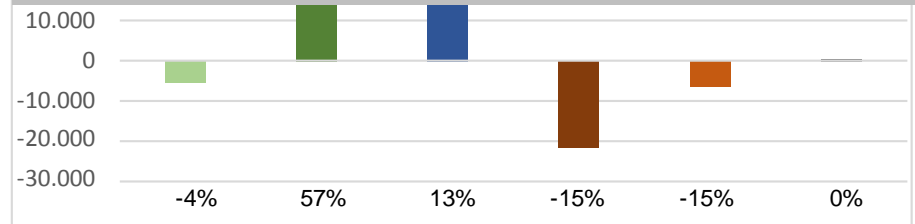
- Sehr deutliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Intensives Marketing und Öffentlichkeitsarbeit für alle Verkehrsarten
- Deutlich verstärkte Nutzung von Pedelecs / E-Bikes
- Stärkung der Nahmobilität und des Fußverkehrs
- Abbau von Nutzungshemmnissen im ÖPNV
- Übergreifendes Mobilitätsmanagement

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

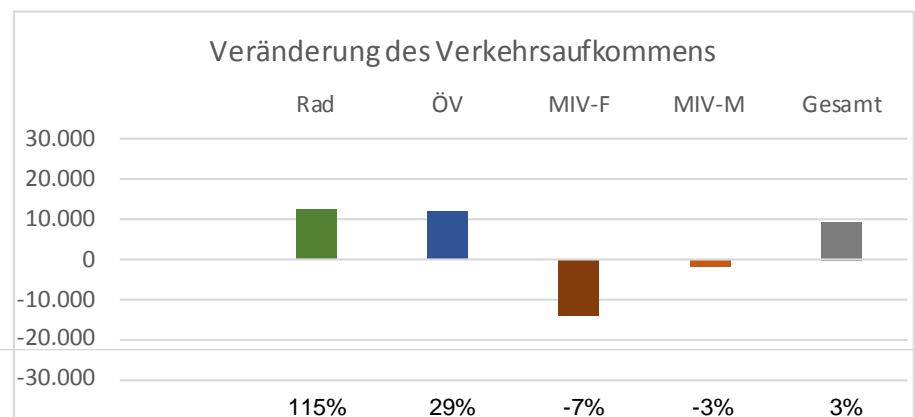
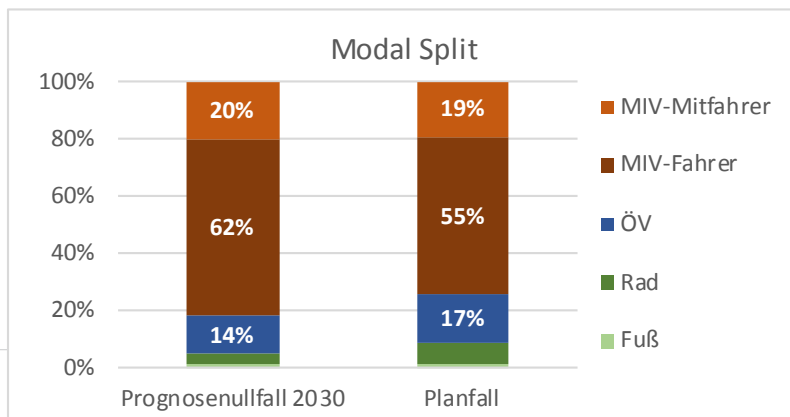
Binnenverkehr innerhalb der Stadt



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



Verkehr zwischen Kassel und dem Umland (restl. Modellierungsraum)





Wirkungsanalyse – Bewertung von Maßnahmen

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

VEP- Handlungsfelder



Qualitätssprung im Radverkehr



Stärkung des Fußverkehrs / öffentlicher Raum



Effizienzsteigerung und Sicherung eines attraktiven ÖPNV



Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs



Berufs- und Ausbildungsverkehr



Wirtschaftsverkehr



Einkaufs- und Versorgungsverkehr



Freizeitverkehr



Sichere Mobilität (Vision Zero)






Multi- und Intermodalität



Bestandsorientierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung



Mensch und Mobilitätskultur

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

Bewertungshintergründe

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

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

Bewertung



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

Ausblick auf das weitere Vorgehen



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

Termine der Bürgerforen im Mai 2014



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

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

**Kontakt:
Jens Rümenapp**

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

**Auftraggeber:
Kassel documenta Stadt**

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

Bewertungsmatrix Kosten-Wirkung:

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