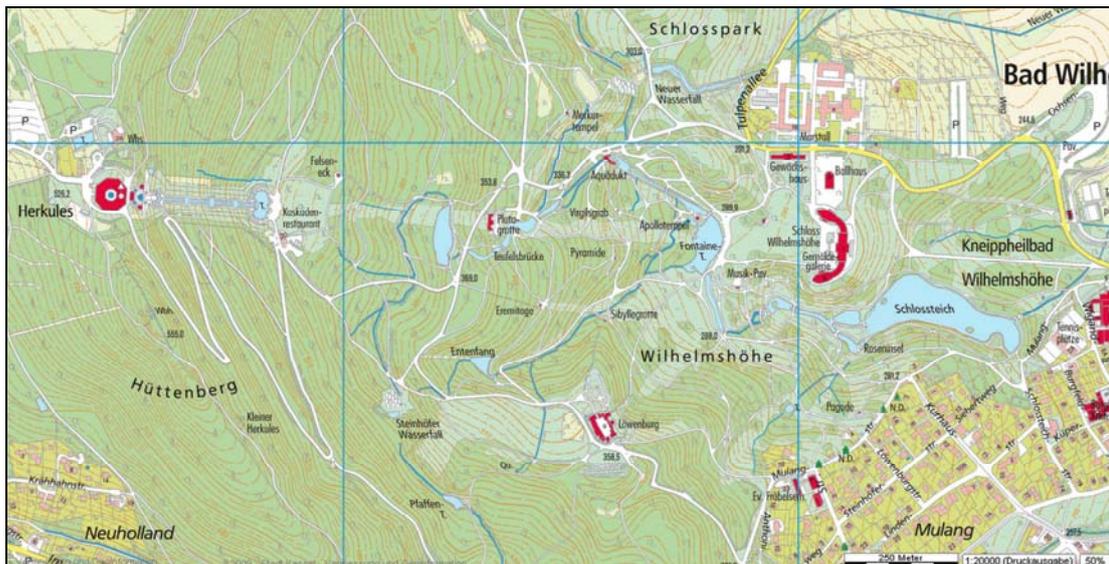


GESAMTERSCHLIESSUNGSKONZEPT

BERGPARK WILHELMSHÖHE IN KASSEL

MÄRZ 2010



PLANUNGSGEMEINSCHAFT LANDSCHAFT + FREIRAUM

IM AUFTRAG DER



- STADTPLANUNG, BAUAUFSICHT UND DENKMALSCHUTZ -

INHALTSVERZEICHNIS

Kapitel 1

1	Ausgangspunkt – Aufgabenstellung – Vorgehensweise	1
1.1	Durchgeführte Untersuchungen / Vorplanungen.....	3
1.2	Bürgerbeteiligung.....	3
1.3	Museumskonzept des Landes Hessen.....	4
1.4	Kooperationsvereinbarung Kultur.....	6
1.5	Antrag Weltkulturerbe.....	6

Kapitel 2

2	Eckpfeiler des Gesamterschließungskonzeptes	9
2.1	Verkehrsmarktuntersuchung.....	9
2.2	Wesentliche Ergebnisse der Verkehrszählung 2007.....	10
2.3	Prognose Gesamtbesucheraufkommen.....	22
2.4	Strategische Grundzüge Verkehrskonzept.....	23

Kapitel 3

3	Ergebnisse	25
3.1	Eingangstore zum Welterbe und zur Museumslandschaft – Besucherzentren	25
3.2	Integration der Tulpenallee mit besonders zu gestaltenden Aufmerksamkeitsbereichen	27
3.3	Anlagen des Ruhenden Verkehrs.....	30
3.4	ÖPNV Erschließung – Äußere Erschließung.....	31
3.5	Parkinterne Erschließung: Bergparkbus und Parkbus	32
3.5.1	Bergparkbus – Äußere Verbindung der Eingangstore / Pole des Bergparks	37
3.5.2	Parkbus – Innere Erschließung	39
3.6	Reisebusse im Bergpark – Verkehrszeiten und Kontingentierung.....	46
3.7	Straßenbahnneubaustrecken	46

Literaturliste	50
Anlage 1 Empfehlungen BSV Aachen	52
Anlage 2 Vorhaben von Land und Stadt	54
Anlage 3 Entwurf Fahrplan Bergparkbus und Parkbus bis Herkules bzw. bis Kaskadenrestaurant	55 - 58
Anlage 4 Übersichtsplan DIN A-3	59

Gesamterschließungskonzept Bergpark Wilhelmshöhe

Kapitel 1

Ausgangspunkt - Aufgabenstellung - Vorgehensweise

Das hiermit vorgelegte Konzept zur Erschließung des Bergparks in Bad Wilhelmshöhe gründet auf Untersuchungen, Planungen und Entscheidungen, die bereits in den letzten Jahren durchgeführt bzw. herbeigeführt wurden. Aufgabe der vorliegenden Darstellung ist es, diese Bausteine zu einem Gesamterschließungskonzept zusammenzufassen. Unterschiedliche Varianten und deren Diskussion münden damit abschließend in ein Erschließungskonzept, welches alle wesentlichen Aspekte der verkehrlichen Erschließung, der inneren wie der äußeren, die analytischen Befunde und die Lösungsvorschläge zusammenführt.

Das Gesamtkonzept soll geeignet sein, in den Managementplan für die Nominierung zur Eintragung des Bergparks in die UNESCO-Welterbeliste übernommen zu werden. Es ist somit auf die beiden großen regional- und stadtentwicklungspolitischen Impulse ausgerichtet: die Entwicklung und Neuordnung der Museumslandschaft in Kassel und das Erlangen des Welterbestatus für den Bergpark.

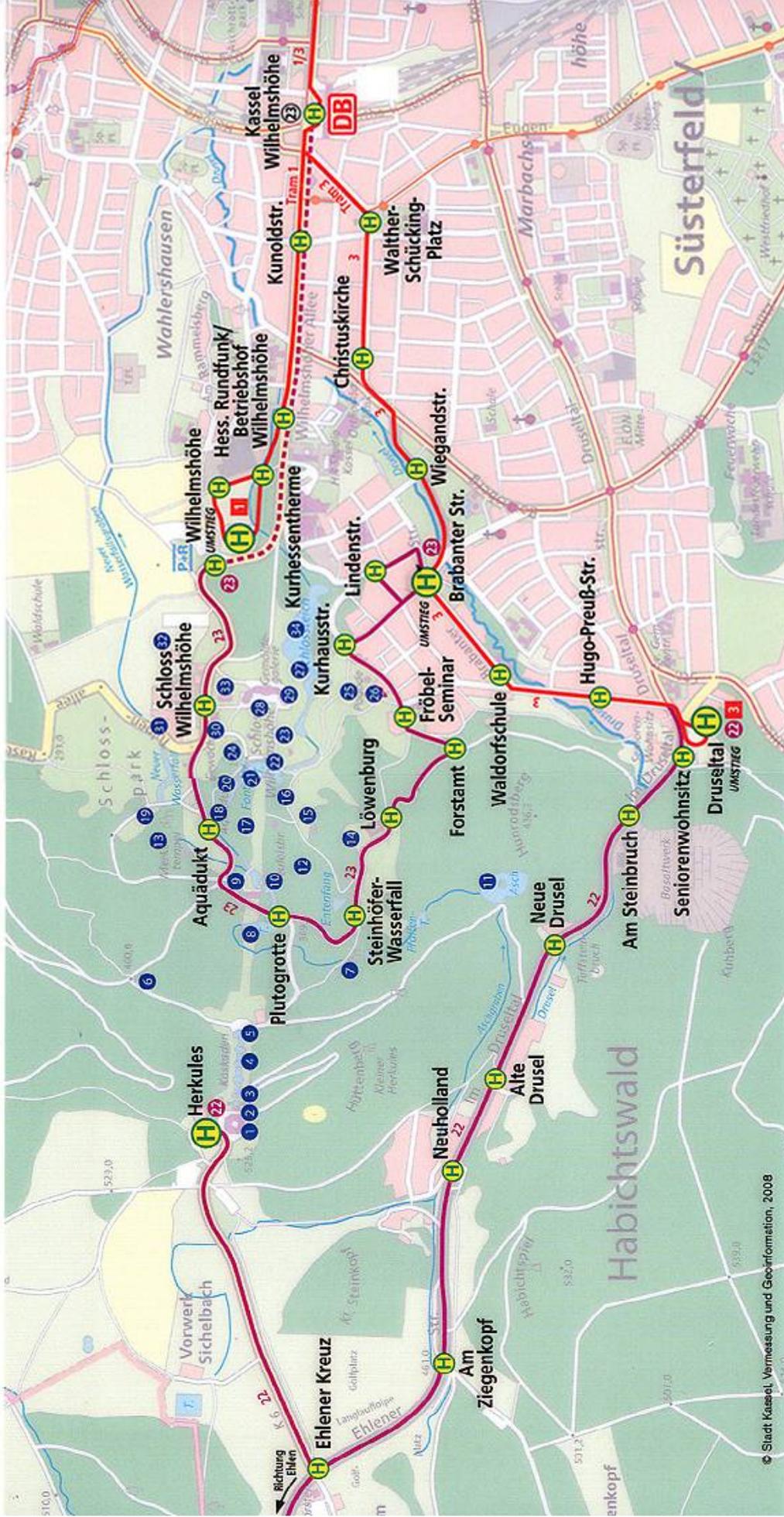
Dem Gesamtkonzept kann folgender Leitsatz vorangestellt werden:

Der Bergpark als sensibles Gesamtensemble von Architektur, Technik, Kunst, Landschaft und Natur ist vor allem fußläufig in seiner Einzigartigkeit erlebbar.

Technische Systeme zur Erschließung folgen diesem Leitziel und nehmen ausdrücklich Rücksicht auf die generell gewollte fußläufige Erschließung. Der äußeren Erschließung kommt daher die strategisch größte Bedeutung zu. Die innere Erschließung verlangt ein Höchstmaß an Sensibilität und Ausrichtung auf das angestrebte zukünftige Weltkulturerbe.

Durch alle Diskussionen der letzten Jahre – die im Folgenden dargestellt werden - haben sich als die wichtigsten Pole im Bergpark die Bereiche an den Besucherzentren Schloss und Herkules etabliert. Diese sog. „Tore“ zum Park sind nach übereinstimmender Meinung der Fachleute infrastrukturell ausreichend und attraktiv auszubauen und durch ein stimmiges Konzept verkehrlich miteinander zu verbinden. Wichtigster Teil eines zukünftigen Erschließungskonzepts ist deshalb die Neuordnung der inneren und äußeren Erschließung des Bergparks.

Bergpark Wilhelmshöhe



Ihr Standort

1. Herkulesstatue
2. Grottenhof
3. Bassin mit Riesenkopf
4. Große Kaskade
5. Bassin mit Wasserfall
6. Felsenck
7. Steinhöfer-Wasserfall
8. Fontänenreservoir
9. Plutogrotte
10. Teufelsbrücke
11. Asch (Topf)
12. Eremitage des Sokrates
13. Merkur-Tempel
14. Löwenburg, Ruine
15. Grotte der Sybille
16. Pyramide
17. Vergils Grabmal
18. Aquädukt
19. Neuer Wasserfall
20. Jussow-Tempel
21. Fontänenteich
22. Musikpavillon
23. Statue der Flora
24. Halle des Sokrates
25. Chinesische Pagode
26. Mulang, chinesisches Dorf
27. Roseninsel
28. Schloss
29. Weißensteinfügel
30. Gewächshaus
31. Marstall
32. Schlosshotel
33. Ballhaus
34. Schlossteich

1.1 Durchgeführte Untersuchungen / Vorplanungen

Zunächst waren die in einem erstellten Museumskonzept und in sog. Welterbeworkshops genannten verkehrsplanerischen Aufgaben und Ziele sowie das Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe die Grundlage für alle anschließenden Planungen. Zur Absicherung und Konkretisierung war jedoch dazu zunächst die Erhebung von Daten durch Zählungen und Befragungen notwendig, weil es sich um eine ganz spezielle Lage und verkehrliche Situation handelt. Anschließend waren die dabei gewonnenen Erkenntnisse in konkrete Planungsmaßnahmen umzusetzen. Die Arbeit wurde so im Zeitablauf intensiver bzw. auch detaillierter. Waren die ersten Aussagen noch sehr allgemein und grob, so wurden zunehmend konkrete Planungsvorhaben durchdacht und immer wieder an den übergeordneten Zielen überprüft.

So wurde insbesondere an der Gestaltung der beiden Bereiche Besucherzentrum Schloss und Herkules und deren verkehrlicher Verknüpfung auf Grundlage der folgenden Vorarbeiten geplant:

- Gutachten Museumslandschaft Kassel im Auftrag des Hess. Ministeriums für Wissenschaft und Kunst durch das Planungsbüro Albert Speer & Partner, Frankfurt 2005.
- Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe, beschlossen von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel am 09.10.2006.
- Untersuchung des Verkehrsmarktes mit Erfassung aller wesentlichen Nachfragedaten durch Verkehrszählung sowie Besucherbefragungen an ca. 30 Tagen im Zeitraum von März bis August 2007 durch das Kasseler Planungsbüro PLF.
- Gesamtverkehrsgutachten zur Erschließung des Bergparks in Bad Wilhelmshöhe durch das Aachener Planungsbüro BSV, Dr. Ing. Reinhold Baier, beschlossen vom Magistrat der Stadt Kassel am 02.06.2008. Dieses Gutachten hatte eine zentrale und richtungweisende Bedeutung, indem es auf empirischen Daten aufbauen und die bisherigen Vorarbeiten und Diskussionen aufgreifen und integrieren konnte (daher sind die wesentlichen Empfehlungen in der Anlage 1 zusammenfassend dokumentiert).
- Die Wettbewerbe zum Besucherzentrum Herkules im Jahr 2005 und zur Umgestaltung der Tulpenallee im Jahr 2009.
- Zwei spezielle Planungsstudien zur Streckenführung und zum Betriebskonzept eines internen Parkbusses durch die Planungsbüros PLF aus Kassel und PBK aus Calden. Diese schließen den Kreis, indem sie sich vorrangig der internen Erschließung des Bergparks zuwenden.

Die gesamte Arbeit baut auf und wird getragen durch einen engen und vertrauensvollen Dialog zwischen dem Land Hessen und der Stadt Kassel. Die zwischen diesen beiden Partnern geschlossene „Kooperationsvereinbarung Kultur“ ist das Fundament der Zusammenarbeit, die durch Organe wie Arbeitsgruppen, Lenkungsstab und Lenkungsausschuss implementiert wurde.

1.2 Bürgerbeteiligung

Basierend auf dem Konzept zur Neuordnung der Kasseler Museumslandschaft des Landes Hessen und initiiert durch das Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe fanden ab 2005 Workshops im dialogischen Verfahren statt. Hinzu kam die bürgerschaftliche Beteiligung aus dem Bewerbungsprozess Kassels als europäische Kulturhauptstadt 2010.

Es formierte sich eine AG Museumslandschaft – Stadt-, Verkehrs- und Landschaftsplanung, die 2006 und 2007 regelmäßig zusammenkam, Planungsinhalte diskutierte und über den fortschreitenden Planungsstand zur Verkehrserschließung im Bergpark informiert wurde.

1.3 Museumskonzept des Landes Hessen

Ende 2003 wurde an das Büro AS&P – Albert Speer & Partner vom hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst der Auftrag für ein Gutachten vergeben, das die Bestandsaufnahme und Analyse denkbarer Varianten der Sanierung, Weiterentwicklung und Neuordnung der Kasseler Museumslandschaft vorsah.

Ziel dieses Gutachtens war es, das in seiner Wirkung in den letzten Jahrzehnten stark beeinträchtigte monumentale Gesamtkunstwerk Bergpark Wilhelmshöhe wieder herzustellen und für ein regionales und internationales Publikum zu einer einzigartigen Attraktion auszubauen. Denkmalpflegerische Programme, museologische Konzepte und das umfangreiche Parkpflegewerk standen als Grundlagen dafür bereit.

Der sog. Masterplan (1) des Landes Hessen formulierte im Jahr 2005 eine auf zehn Jahre angelegte Perspektive für das Potential historischer und zeitgenössischer Kunst und Kultur in Kassel. Dabei wurden drei große thematische Kulturbezirke entwickelt (Literaturliste im Anhang: 1/S.11):

- „*Fürstlicher Kosmos*“. Übertagt vom monumentalen barocken Herkulesbauwerk soll auf der Wilhelmshöhe ein Gesamtkunstwerk wiederhergestellt werden, das im 18. und 19. Jh. aus Schloss, Landschaftspark und Sammlungen geschaffen wurde.
- „*Kassel modern*“. Die documenta, weltweit bekannt für zeitgenössische Kunst, dient als Leitmotiv für einen Kunst- und Architekturparcours zwischen der sanierten und erweiterten Neuen Galerie an der Schönen Aussicht, dem ausgebauten documenta-Komplex am Friedrichsplatz und dem städtischen Kulturbahnhof am Ende der Treppestraße.
- „*Geschichts- und Märchenpark*“. Ausgehend vom Brüder-Grimm-Platz mit dem städtebaulich dominanten Landesmuseum knüpft der Masterplan aus den musealen Institutionen rund um den Murhard-Park ein fein gesponnenes Netz aus „Geschichte“ und „Geschichten“ Hessen-Kassels.



Als Teil des Masterplans wurden unter dem Punkt „*Maßnahmen im Bergpark Wilhelmshöhe*“ (1/S.15) auch Maßnahmen im verkehrlichen Bereich behandelt: „...zwei Besucherzentren – jeweils an den Endpunkten der den Park durchziehenden großen barocken Achsen – empfangen zukünftig als „Tore“ zum Park alle Besucherinnen und Besucher mit ausführlichen Informations- und Serviceangeboten. Zwischen diesen beiden Polen verkehrt ein Shuttlebus, der die wichtigsten Stationen im Park bedient: Schlossplateau, Löwenburg, die Kaskaden und Wasserfälle und den Herkules.“

Als Mangel erwies sich damals zunächst das Fehlen genauer Untersuchungen mit Angaben zur Anzahl und zum Verhalten der Bergparkbesucher. So wurde allgemein noch davon ausgegangen, dass die Zahl der Bergparkbesucher ca. 1,5 Mio. im Jahr betrage. Diese Zahl erwies sich bei späteren Zählungen jedoch als wesentlich zu hoch.

Das Land Hessen veröffentlichte Ende 2005 das o. g. Gutachten zur Weiterentwicklung der Kasseler Museen, Schlösser und Parks (Masterplan). Durch die vom Magistrat im Juni 2006 initiierte „*Bürger- und Expertenbeteiligung*“ verfolgte die Stadt Kassel das Ziel, bis Mitte 2007 zu einer öffentlich akzeptierten und fachlich begründeten Stellungnahme zu dem genannten Landesgutachten zu kommen.

Übergeordnetes Erschließungsziel war es bereits damals, dass der Bergpark als sensibles Gesamtensemble von Architektur, Technik, Kunst, Natur und Landschaft vor allem fußläufig in seiner Einzigartigkeit erlebbar sei. Motorisierter Verkehr sollte immer nur ausnahmsweise und in besonders begründeten Fällen möglich sein.

Im Diskussionspapier des städtischen Kulturdezernats zu Neuordnung der Museumslandschaft aus dem Jahr 2007 wurde unter dem Punkt „*Stadträumliche Beziehungen*“ als Ziel formuliert, die Wilhelmshöher Allee als verknüpfende Achse zwischen dem Museumspark Wilhelmshöhe und dem Museumspark in der Innenstadt stärker zu unterstreichen und sie neu erlebbar zu machen. Unter der Überschrift „*Bergpark Wilhelmshöhe*“ (3/S.42) werden in dem Papier des Kulturdezernats folgende Elemente eines Erschließungskonzeptes genannt:

- die Neugestaltung der Verkehrssituation im Bereich des Bergparks Wilhelmshöhe mit der Option einer Verkehrsberuhigung der Tulpenallee durch ihre bauliche Umwandlung von einer den Park trennenden „Landstraße“ zu einer erkennbaren „Parkstraße“ (Rückbau) und um die Umgestaltung des Schlossplateaus zu einem beide Parkseiten verbindenden Platz mit Ampelregelung am Parkeingang und Parkausgang. Es sollte die Option zur zeitweisen Sperrung der Durchfahrsmöglichkeiten oder zum Neubau einer Entlastungs- bzw. einer vollständigen Umgehungsstraße – immer unter der Maßgabe der Verträglichkeit mit der Anmeldung des Bergparks zum Weltkulturerbe – bestehen bleiben.
- die Erschließung des Bergparks für Besucher. Hier ist der Neubau eines Auto- bzw. Buspark- und Anfahrplatzes für den Bergpark im Bereich der Straßenbahnwendschleife im Zusammenhang mit der Neuerrichtung eines Besucherzentrums am Parkeingang und der Einrichtung eines Parkbusverkehrs mit park- und umweltverträglichen Shuttlebussen (Gas- Elektro- oder Hybridantrieb) auf den (noch) kommunalen Straßen zum Kaskadenrestaurant und zur Löwenburg und dem Serpentinweg zum neu zu errichtenden Besucherzentrum Herkules erwähnt.
- der Straßenbahnverkehr zwischen den Museumsparks Innenstadt und Wilhelmshöhe wird - unter Einbeziehung der Regio-Tram-Anbindung und des ICE-Bahnhofs Wilhelmshöhe – durch eine „Museumslinie“ ergänzt und verstärkt.

1.4 Kooperationsvereinbarung Kultur

Voraussetzung für ein durchsetzungsfähiges Konzept war von Anfang an die Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen der Stadt Kassel und dem Land Hessen. Diese wurde in einer Kooperationsvereinbarung geregelt und durch die Organe Lenkungsausschuss und Lenkungsstab durchgeführt.

Entsprechend der abgeschlossenen Kooperationsvereinbarung Kultur zwischen dem Land und der Stadt vom 19.12.2007 stellt das Land Hessen 200 Millionen Euro und die Stadt Kassel 20 Millionen Euro für den Ausbau der Museumslandschaft zur Verfügung. Die Vereinbarung umfasst Projekte und Institutionen im Stadtgebiet Kassel. Gegenstand der Vereinbarung sind insbesondere folgende Projekte und Institutionen:

- Museumslandschaft Kassel (MHK)
- UNESCO Welterbe „Landgräfliche Gärten in Kassel“
- documenta
- Erbe der Brüder Grimm

Eine ausführliche Auflistung der Vorhaben ist in der Anlage 2 dargestellt.

Damit stellt die Kooperationsvereinbarung zwischen Land und Stadt die Grundlage und den „großen Rahmen“ für alle weiteren Projekte und Baumaßnahmen dar. Als gemeinsame Gremien der Kooperationspartner Stadt und Land werden eingesetzt:

- Lenkungsausschuss, in dem das Land vertreten ist durch die / den Staatsminister(in) des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst und die / den Direktor(in) der MHK sowie der Magistrat der Stadt durch die / den Oberbürgermeister/-in und die Kulturdezernentin bzw. den Kulturdezernenten. Die Landrätin bzw. der Landrat des Landkreises Kassel kann beratend hinzugezogen werden.
- Lenkungsstab zur Vorbereitung und Umsetzung der Beschlüsse aus dem Lenkungsausschuss mit Vertreter/-innen der MHK und Fachvertretungen aus den Kultur-, Bau- und Planungsabteilungen von Land und Stadt, sowie ggf. externe Projektbeteiligte. Dem Lenkungsstab arbeiten gemeinsame Arbeitsgruppen zu.

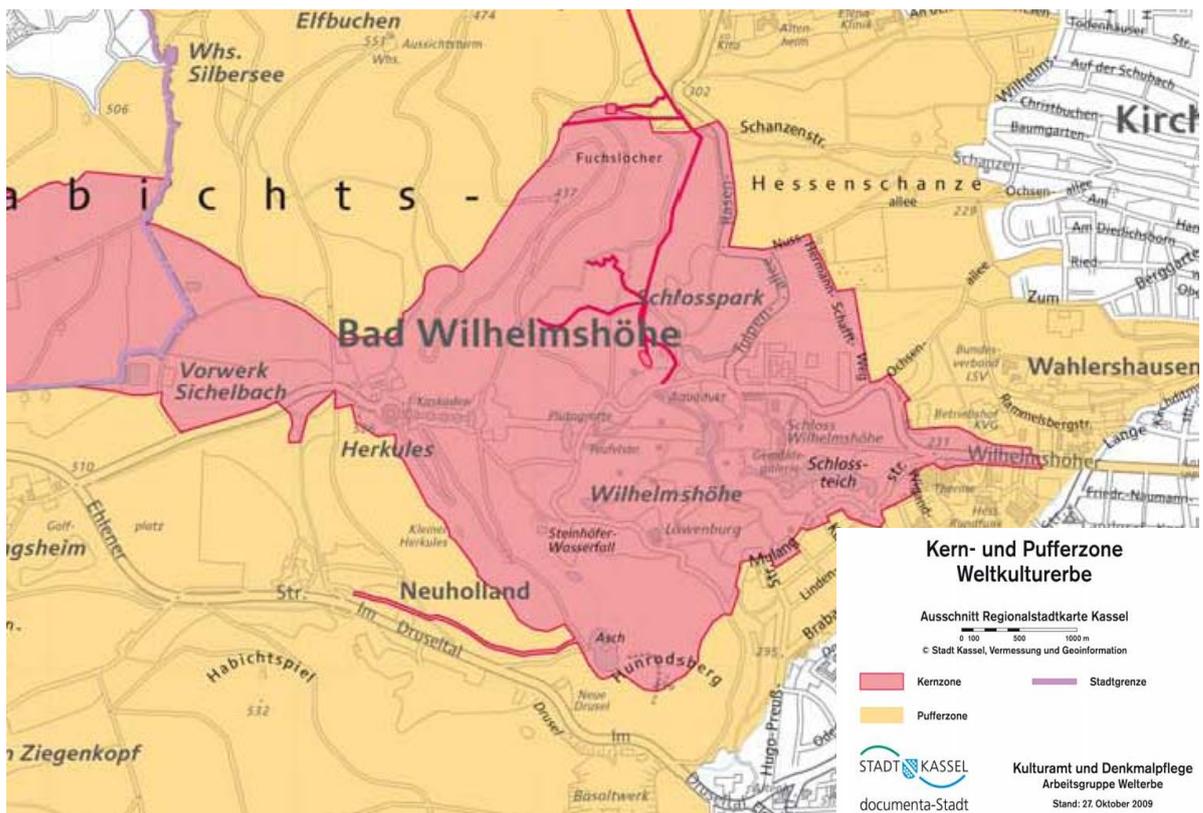
In der Kooperationsvereinbarung wird festgelegt, dass die Stadt zur Neuordnung der Verkehrsführung im Bergpark unter Berücksichtigung der Welterbeanmeldung der Landgräflichen Gärten ein Gesamtverkehrsgutachten erstellt. Außerdem streben die Partner Stadt und Land eine geordnete und dem Welterbestatus angemessene bauliche Entwicklung an. Sie verpflichten sich zu einer abgestimmten, einvernehmlichen Vorgehensweise hinsichtlich der Anmeldung der Landgräflichen Gärten in und um Kassel als UNESCO-Welterbe. Weiterhin sollen künftig alle Projekte in Kassel, welche die rechtlichen und tatsächlichen Bestimmungen zum UNESCO-Weltkulturerbe berühren (z.B. städtebauliche und verkehrsplanerische Vorhaben), auf ihre Welterbeverträglichkeit umfassend überprüft und ggf. angepasst werden.

1.5 Antrag Weltkulturerbe

Neben dem o. g. Museumskonzept und der Kooperationsvereinbarung Kultur zwischen Stadt und Land entstand als zweite Säule für die weitere Entwicklung des Bergparks die Bewerbung zur Erlangung des Status als Weltkulturerbestätte. Die Nominierung ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Diese Bewerbung hat jedoch enge Vorgaben als Bedingung, die z. T. erst noch umgesetzt werden müssen.

Bereits im Jahr 2000 wurde dazu die AG Weltkulturerbe gegründet. Sie sollte die zwischen dem Land Hessen und der Stadt Kassel vorhandenen Schnittstellen abarbeiten. Hier wurden u. a. mit Vertretern der Stadtverwaltung, des Ministeriums für Wissenschaft und Kunst, der Öffentlichkeit (Verein Bürger für das Welterbe e.V.), der Verwaltung der Schlösser und Gärten (heute MHK), des Landkreises Kassel und des Landesamtes für Denkmalpflege auch die Grenzen der Kern- und Pufferzonen eines zukünftigen Weltkulturerbesbereichs erarbeitet.

Mit dem am 12.07.2004 in der Stadtverordnetenversammlung gefassten Beschluss ist die Stadt Kassel die politische Selbstverpflichtung eingegangen, die ausgewiesenen Kern- und Pufferzonen, sowie die bau- und planungsrechtlichen Einschränkungen in diesen Zonen, anzuerkennen (3/S.58).



Stand: 27. Oktober 2009

Um den Bewerbungsprozess nicht zu gefährden und die Neuordnung der Museumslandschaft mit den Welterbeanforderungen optimal koordinieren zu können, werden von da an alle Projekte, die die rechtlichen und tatsächlichen Bestimmungen zum UNESCO-Welterbe berühren, in einem ICOMOS-Beratergremium behandelt. Die Beteiligung ist als verfahrensbegleitender Diskussionsprozess angelegt. Auf Einladung des Landes unter der Leitung des Präsidenten des Landesamtes für Denkmalpflege, Herr Prof. Dr. Gerd Weiß, fand im Januar 2007 der erste Expertenworkshop mit Denkmalpflegern, ICOMOS-Mitgliedern, Stiftungsdirektoren sowie Mitarbeitern des Hessischen Ministeriums für Wissenschaft und Kunst, der MHK und der Stadt Kassel statt.

Es folgten dem 1. Workshop im Januar 2007 bisher vier weitere Workshops im August 2007, im Februar 2008, im August 2008 und im August 2009. Neben Nutzungsleitlinien, Kernaussagen des Welterbeantrags oder der Abgrenzung der Kern- und Pufferzone standen und stehen hier weiterhin konkrete Bauprojekte und stadtplanerisch relevante Maßnahmen (wie die Gesamtverkehrserschließung) zur Beratung auf der Tagesordnung.

Die verkehrliche Erschließung war ein permanentes Thema im laufenden Bewerbungsprozess. Zu den Aufgaben der Workshops gehörten Beratungen und Entscheidungen zu notwendigen Neubaumaßnahmen (z. B. bei der notwendigen Verlagerung des bestehenden Gartenbetriebshofes aus der Kernzone in die Pufferzone) und zur Verkehrserschließung des Bergparks, um deren Welterbefähigkeit abschätzen zu können, bzw. deren Erlangung nicht zu gefährden.

Die letzten Workshops haben sich im Einzelnen mit folgenden Fragen befasst:

- Analyse und Prognose des Verkehrsmarktes (2. Workshop)
- Gesamtverkehrsgutachten (3. Workshop)
- Straßenbahnverlängerung zum Schlossplateau (3. Workshop)
- Gesamterschließungskonzept (5. Workshop)
- Herkulesbahn (5. Workshop)

Insbesondere die Einschätzungen zur Besucherfrequenz, deren Wechselwirkung mit den notwendigen Infrastrukturanlagen im Bereich einer Welterbestätte, sowie die Einschätzung zur Entwicklung der Besucherzahlen im 2. Welterbeworkshop, waren wichtige Hinweise und Grundlagen für die weitere Konzeptentwicklung:

- ein Zuwachs der jährlichen Besucherzahlen in den nächsten 10 bis 15 Jahren um ca. 30 %, das entspricht ca. 210.000 Besuchern, wäre ein hervorragender Zielwert, den man jedoch erst noch hart erarbeiten müsste.
- auch an den besucherstarken Tagen würden bei einer Beaufschlagung von 30 % die Infrastrukturkapazitäten nicht überfordert - auch nicht die vorhandene Parkplatzkapazität. Probleme gibt es nur an den wenigen sogenannten Eventtagen, also an Tagen, an denen aktionsreiche und besucherstarke Veranstaltungen im Park durchgeführt werden.
- die Einführung des Shuttlebusses zur documenta hat eindrucksvoll gezeigt, wie man punktuell starke und außergewöhnliche Belastungen meistern kann.
- es sollte ein Serviceangebot für die Zielgruppe Mobilitätsbehinderter als flexibles, internes parkangepasstes System geben.

Kapitel 2

Eckpfeiler des Gesamterschließungskonzeptes

2.1 Verkehrsmarktuntersuchung

Eine realistische Einschätzung des Verkehrsmarktes sowie darauf fußende realitätsnahe Prognosen sind das unverzichtbare Fundament der Konzeptentwicklung. Umfangreiche Zählungen und Befragungen der Bergparkbesucher wurden in der Zeit vom 16.03. – 26.08.2007 durchgeführt. Dabei wurden im Verlauf der Arbeiten von insgesamt 82 Mitarbeitern 2021 Zähl- und Interviewstunden geleistet. Allein am 1. Mai waren 42 Zähler zusammen 194 Stunden (2 Schichten von 8.00 – 20.00 Uhr) im Einsatz. Insgesamt wurden an 30 Tagen Zählungen und Befragungen durchgeführt.



Zählstellen 1 – 4 Fußgänger Schloss

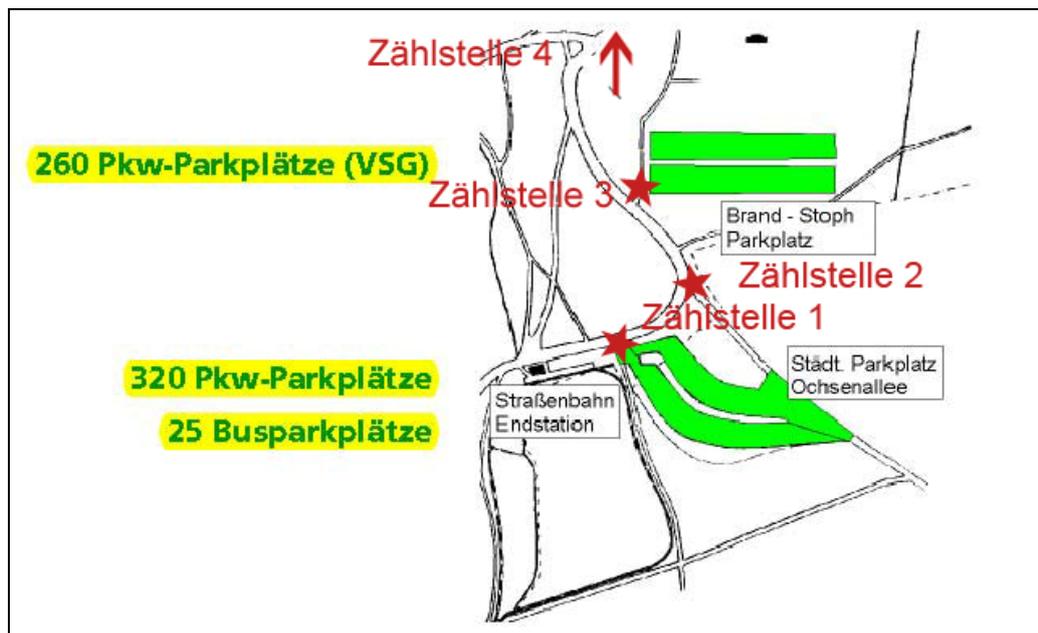


Zählstellen 5 - 7 Fußgänger Herkules

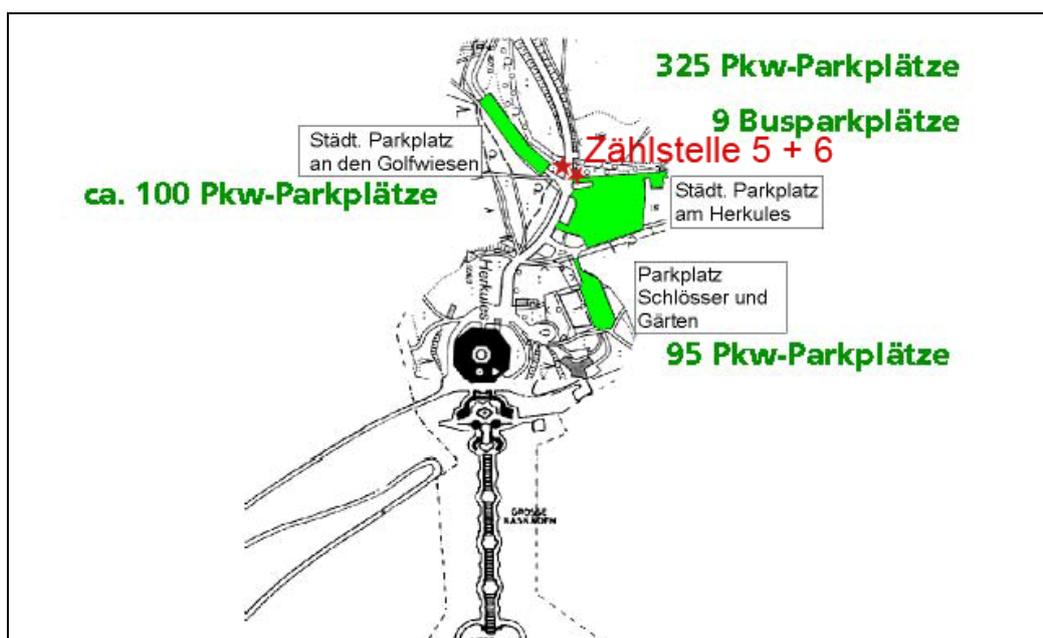
2.2. Wesentliche Ergebnisse der Verkehrszählung von 2007

Der Verkehrsmarkt weist besondere Spezifika auf, die ihn von klassischen Verkehrsmärkten in städtischen Gebieten stark unterscheiden. Die wesentlichen Befunde werden im Folgenden dargestellt, wobei die Tabellen, Schaubilder und Graphiken zum Teil exemplarisch stehen, weil die Fülle der empirischen Daten an dieser Stelle nicht präsentiert werden kann und soll. Die Besonderheiten sind:

- enorme Schwankungen zwischen der Hoch- und Höchstbelastung an wenigen Tagen und einer eher geringeren Nachfrage an der Mehrzahl aller Tage. Bestimmender Faktor ist die Witterung und damit auch die Jahreszeit, die nicht nur zu einem großen Pendelausschlag in den Sommermonaten führt, sondern auch die überwiegende Zeit in den Wintermonaten zur besucherarmen Zeit macht.



Zählstellen Schlossbereich (PKW 1-4)



Zählstellen Herkulesplateau (PKW 5+6)

Besucher des Parks an Normaltagen
9 - 19 Uhr

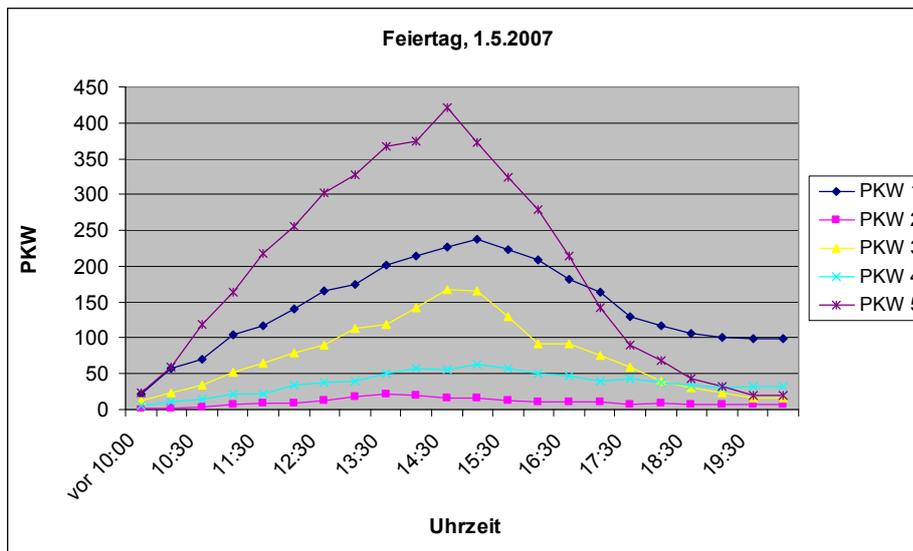
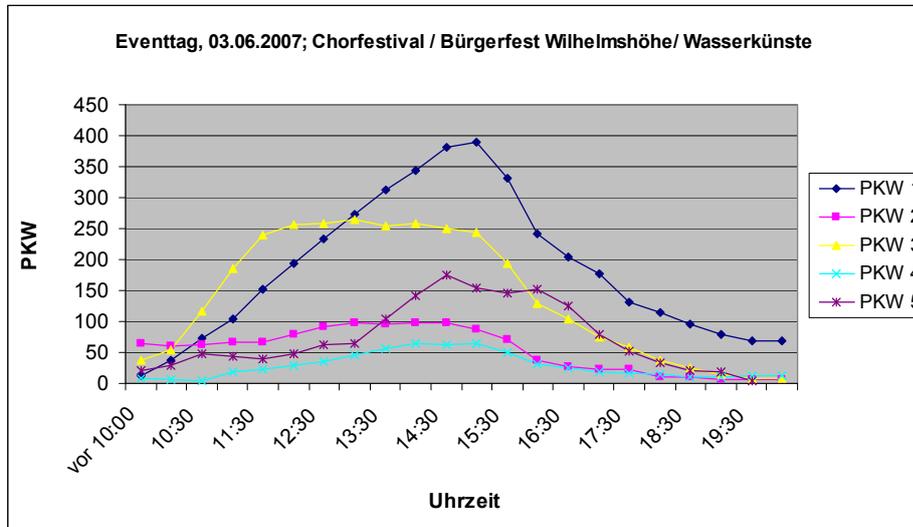
	Donnerstag 10.05.2007		Dienstag 03.07.2007	
	<u>Autos / Busse</u> (mit 2,4 / 25 Personen)	<u>Personen</u>	<u>Autos / Busse</u> (mit 2,4 / 25 Personen)	<u>Personen</u>
P 1+2 PKW	289	694	343	823
P 3 PKW	106	254	338	811
P 4 PKW	61	146	36	86
P 1-4 Reisebusse	2	50	7	175
Linie 1 Aussteiger	---	257	---	580
P Herkules PKW	207	497	183	439
P Herkules Reisebusse	5	125	4	100
Bus 22 Aussteiger	---	59	---	55
Gesamt	663 / 7	2082	907 / 11	3069
+ 10% Sonstige (Fahrrad, zu Fuß, ...)	---	208	---	307
Besucher gesamt		2290		3376

Besucher des Parks an Event- und Spitzentagen
9 - 19 Uhr

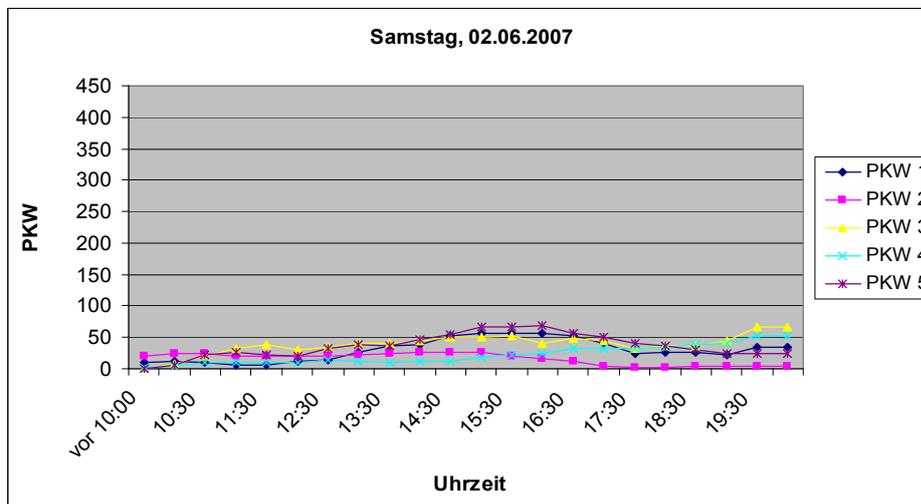
	Sonntag 03.06.2007		Maifeiertag 01.05.2007	
	<u>Autos / Busse</u> (mit 2,4 / 25 Personen)	<u>Personen</u>	<u>Autos / Busse</u> (mit 2,4 / 25 Personen)	<u>Personen</u>
P 1+2 PKW	1120	2688	696	1671
P 3 PKW	660	1584	374	898
P 4 PKW	225	540	258	619
P 1-4 Reisebusse	7	175	6	150
Linie 1 Aussteiger	---	514	---	340
P Herkules PKW	765	1836	1359	3262
P Herkules Reisebusse	7	175	4	100
Bus 22 Aussteiger	---	293	---	617
Gesamt	2770 / 14	7805	2687 / 10	7656
+ 10% Sonstige (Fahrrad, zu Fuß, ...)	---	780	---	766
Besucher gesamt		8585		8422

Ein guter Indikator für die Besucheranzahl ist die Belegung der Parkplätze:

Parkplatzsituation des Bergparks an Eventtagen



Parkplatzsituation des Bergparks an schwachen Tagen



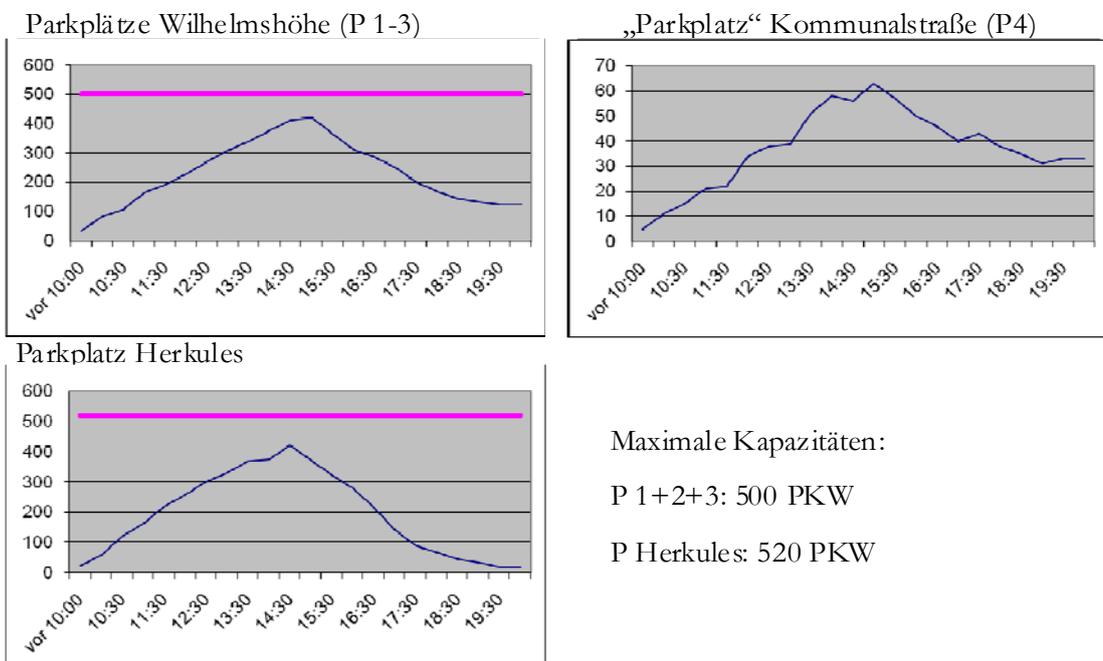
Besondere Tage, sog. Eventtage, ereignen sich nur ein- bis zweimal im Jahr und führen zu kurzzeitigen Spitzen – alle Belastungen an anderen Tagen werden von der bestehenden Infrastruktur gut aufgenommen. Selbst besucherstarke Tage wie der 1. Mai bei gutem Wetter führten nicht zu einer Überbelegung der vorhandenen Parkplätze. Zu Spitzenzeiten entsteht der Eindruck, die Parkplätze seien voll ausgelastet oder sogar überlastet. Tatsache ist jedoch, dass die theoretische Kapazität durch ungeordnetes Parken nicht voll ausgenutzt wird. Und es zeigt sich noch ein weiteres interessantes Phänomen: Die Spitzenbelastungen an Eventtagen verteilen sich auf die beiden Pole nicht zeitlich kongruent. So konzentrierte sich am 3.6.2007 das Verkehrsaufkommen besonders auf den Pol Wilhelmshöhe, während gleichzeitig am Herkules eine eher entspannte Verkehrslage festgestellt werden konnte; ein klarer Hinweis auf das Erfordernis eines veranstaltungsorientierten Managements an solchen Tagen.

Mit Hilfe geeigneter Markierungen der Parkstände und Fahrgassen könnten allein auf dem Parkplatz Ochsenallee (P1 + P2) ca. 520 PKW-Stellplätze geschaffen werden. Somit wäre der Parkplatz geeignet, eine deutlich höhere Nachfrage gegenüber der heutigen befriedigen zu können.

Bei einer solchen zukünftigen Parkraumkapazität würden selbst bei einer Verdoppelung der Museumsbesucher erhebliche freie Kapazitäten bleiben.

Auslastung der Parkplätze für PKW: Besucherstarker Tag

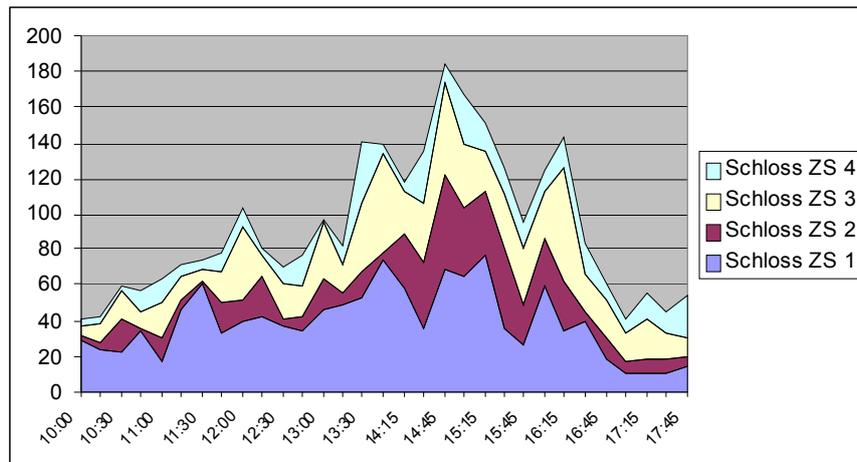
01.05.2007: Tag der Arbeit



Die starken Schwankungen findet man aber auch im Tagesablauf mit dem Phänomen der kurzen Spitze vor allem zu Zeiten der Wasserspiele. Der Standort Herkules zeigt dieses Phänomen in besonders ausgeprägter Weise. Der oft nur kurze Besuch des grandiosen Aussichtspunktes und der Wasserspiele lässt kurze und starke Spitzen auftreten, jedoch ohne Überlastung der Infrastrukturanlagen für den ruhenden Verkehr.

Fußgängerprofil an Spitzentagen (Schloss)

Lage der ZS 1 bis ZS 4 siehe Luftbild „Zählstellen Fußgänger Schloss“ auf Seite 9



1.5.2007

Zählintervalle: 15 Minuten, gestapelte Fläche

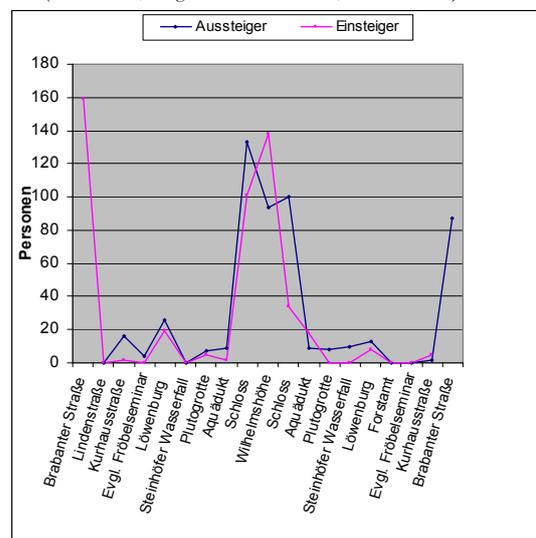
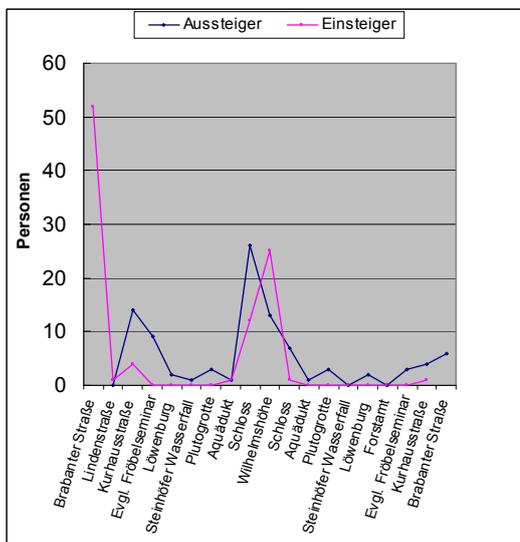
- Die Fußgängerzählungen zeigen eindrucksvoll, dass der Bergpark eine gewebeartige Struktur in den Mobilitätsbeziehungen aufweist. Vielfältige Zugänge ermöglichen vielfältige Wege, wir haben es mit einer hohen Vernetzungsstruktur zu tun, wobei sich das Verkehrsaufkommen an den beiden großen Polen Wilhelmshöhe und Herkules nicht nur in Richtung Bergpark orientiert, sondern zu großen Teilen hier auch Wanderer und Spaziergänger z. B. in Richtung Elfbuchen und Kirchditmold anzutreffen sind.
- Starken Schwankungen lassen sich nicht nur sehr gut an der Belegung der Parkplätze ablesen, sondern ebenso am Verkehrsaufkommen des ÖPNV, der in seinem Anteil insgesamt nicht höher als bei ca. 10 % liegt. Die den Bergpark durchfahrende ÖPNV-Linie 23 der Kasseler Verkehrsbetriebe hat so an der überwiegenden Zahl der Tage im Jahr eine derart geringe Nachfrage, dass sich Linienverkehr mit ganztägigem dichtem Bedienungsrhythmus wirtschaftlich nicht rechtfertigen lässt.

Auslastung der Haltestellen des Bergparkbusses

Normaltag, 20.03.2007

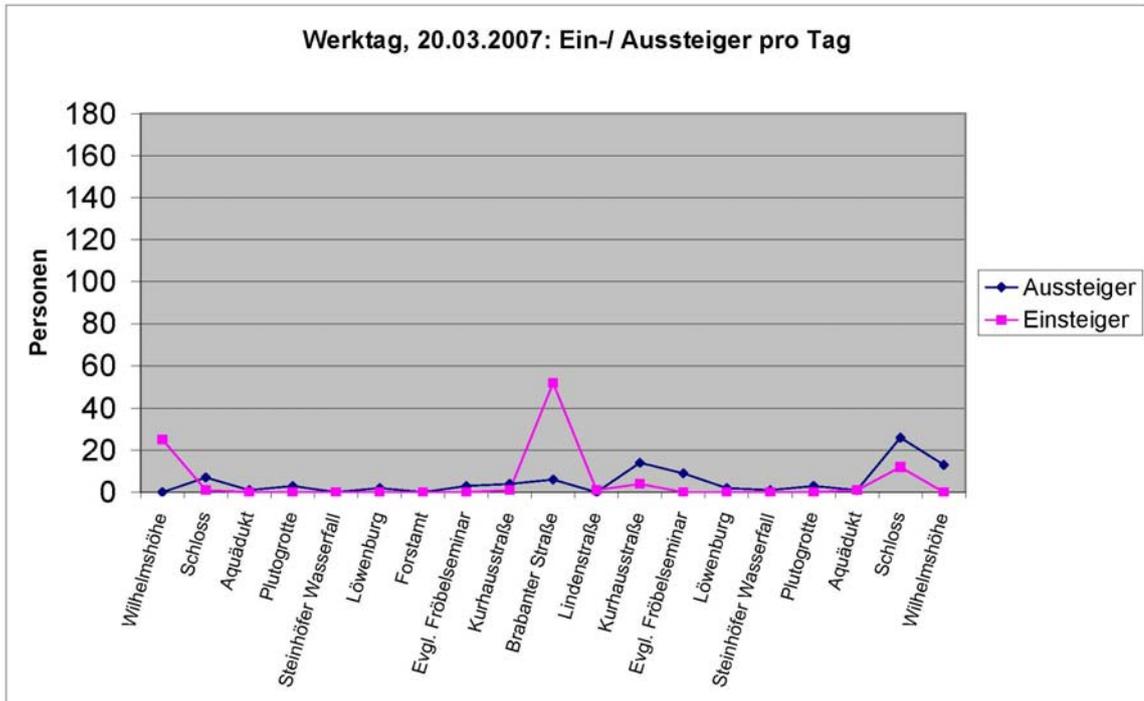
Eventtag, 03.06.2007

(Chorfestival, Bürgerfest Wilhelmshöhe, Wasserkünste)



Ein- bzw. Aussteiger an einer Haltestelle pro Tag

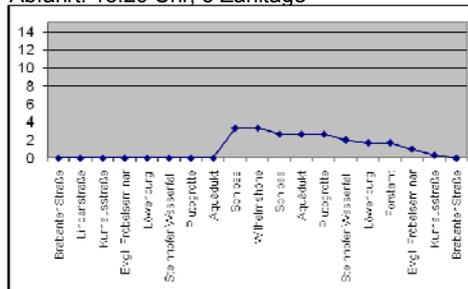
Die Linie hat de facto keinerlei interne Erschließungsfunktion, da an der Vielzahl der Haltestellen im Bergpark kaum jemand ein- oder aussteigt.



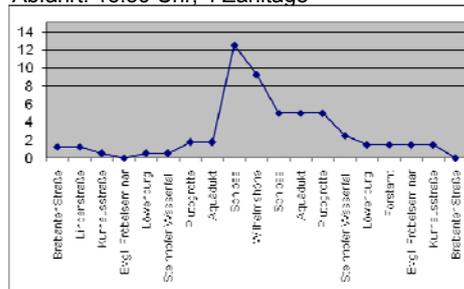
- Die meisten Besucher nutzen bei der Linie 23 nur die Haltestellen an der Brabanter Straße und am Schloss Wilhelmshöhe, also die jeweilige Anfangs- bzw. Endhaltestelle. An Werktagen, vor allem in den besucherschwachen Wintermonaten, fährt der Bus heute überwiegend leer durch den Park – das Angebot und die Nachfrage stehen in keinem wirtschaftlichen Verhältnis zueinander.

Auslastung des Bergparkbusses nach Uhrzeit (Werktag)

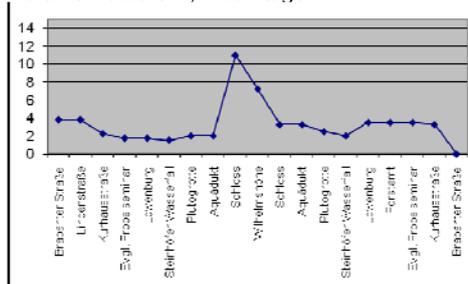
Abfahrt: 15:29 Uhr, 3 Zähltage



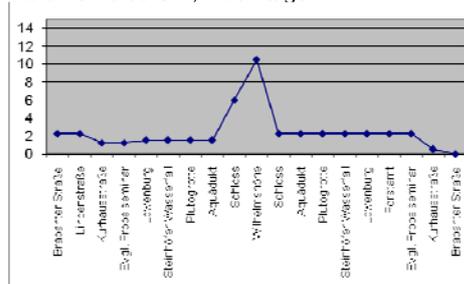
Abfahrt: 15:59 Uhr, 4 Zähltage



Abfahrt: 16:29 Uhr, 4 Zähltage



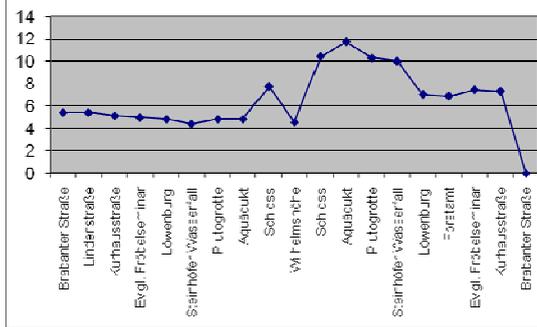
Abfahrt: 16:59 Uhr, 4 Zähltage



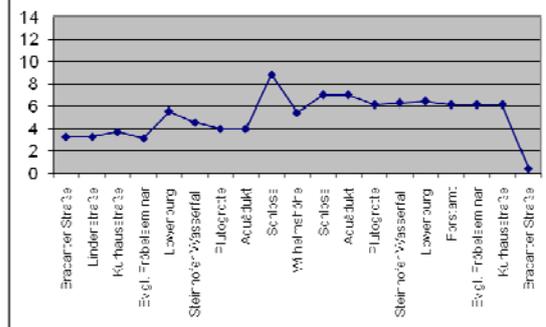
Angabe ist die durchschnittliche Besetzung des Busses im Verlauf einer Tour

Auslastung des Bergparkbusses nach Uhrzeit (Sonn-/Feiertag)

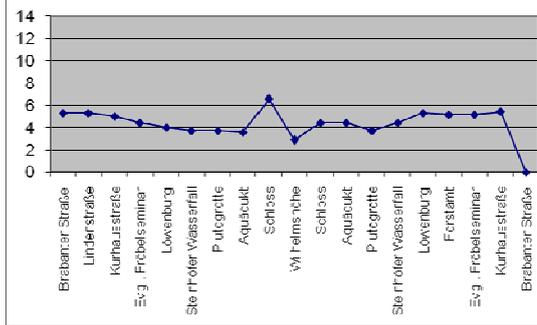
Abfahrt: 15:33 Uhr, 7 Zähltage



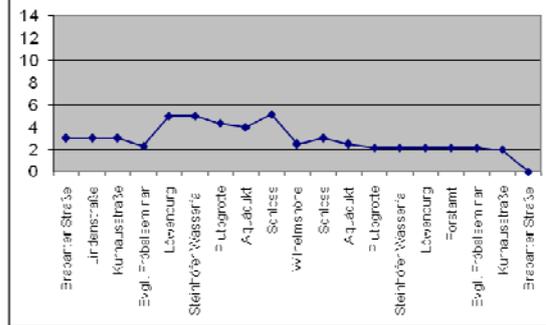
Abfahrt: 16:03 Uhr, 7 Zähltage



Abfahrt: 16:33 Uhr, 7 Zähltage



Abfahrt: 17:03 Uhr, 6 Zähltage

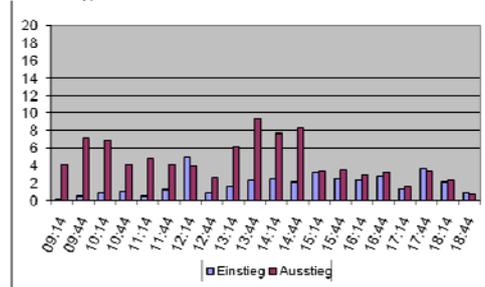


Angegeben ist die durchschnittliche Besetzung des Busses im Verlauf einer Tour

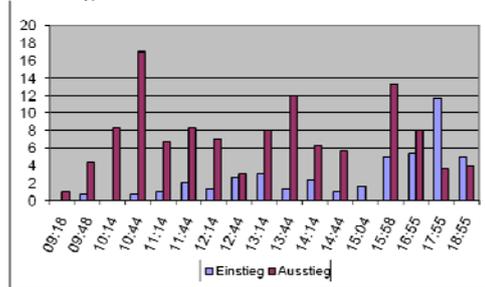
Die Buslinie 22 zum Herkules hat eine hohe Angebotsqualität, folgt jedoch bei der Nachfrage auch den Grundzügen des Verkehrsmarktes. Bei nahezu 40 % aller am Herkules ankommenden Kurse steigt kein Fahrgast aus oder ein, und ca. 70 % aller am Werktag ankommenden und abfahrenden Kurse haben maximal 4 Ein- oder Aussteiger. Aber auch an Sonn- und Feiertagen stellt man nur ganz selten in einem engen Zeitbereich an Schönwettertagen wirkliche Nachfragespitzen fest.

Zählung Bushaltestelle Herkules Bus Druseltal und Habichtswald Ehlen

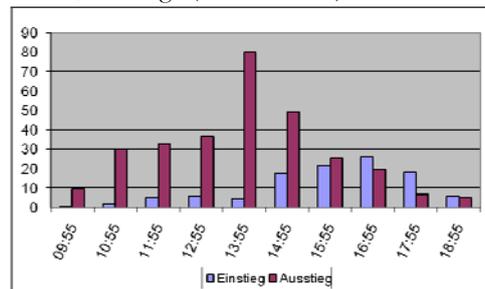
Werktag (Intervall: 30 Min.)



Samstag (Intervall: 30 Min., ab 15 Uhr 60 Min.)



Sonn-/Feiertag (Intervall: 60 Min.)



Zähltag:

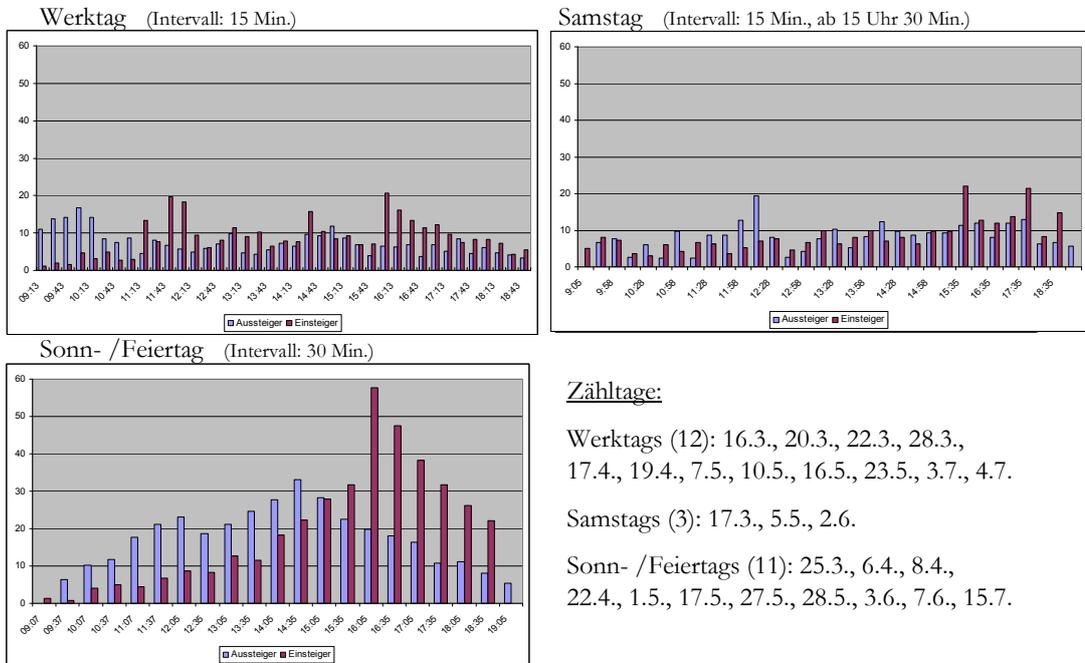
Werktags (12): 16.3., 20.3., 22.3., 28.3., 17.4., 19.4., 7.5., 10.5., 16.5., 23.5., 3.7., 4.7.

Samstags (3): 17.3., 5.5., 2.6.

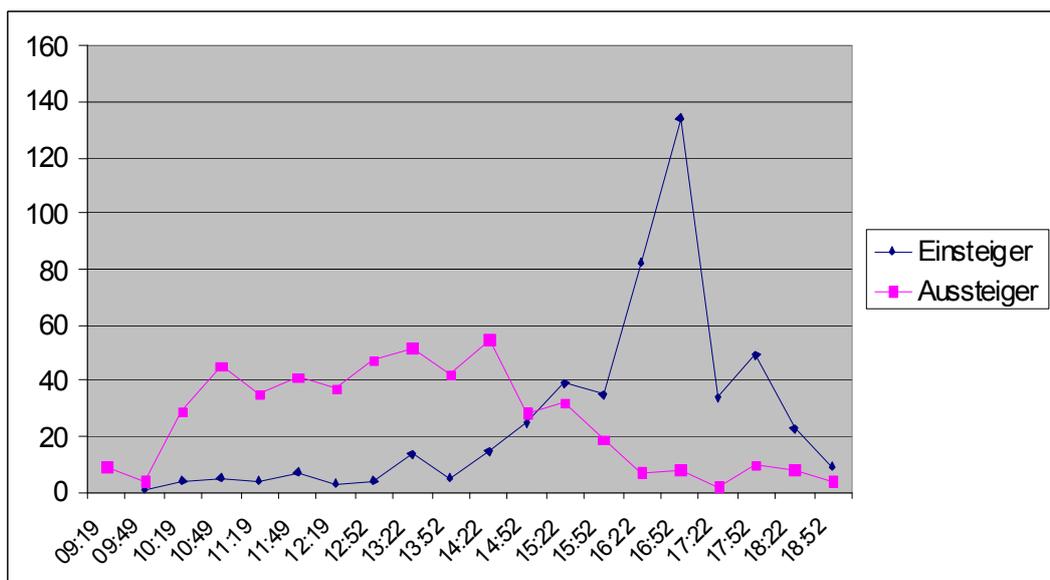
Sonn-/Feiertags (11): 25.3., 6.4., 8.4., 22.4., 1.5., 17.5., 27.5., 28.5., 3.6., 7.6., 15.7.

- Die stärkste ÖPNV-Erschließung bietet die Straßenbahnlinie 1 mit ihrem komfortablen Taktangebot und ihrer Endstation direkt am Eingang des Bergparks. Aber auch hier sind noch große Reserven vorhanden, größere Besucherzahlen umweltfreundlich zum Bergpark zu transportieren.

Zählung Endhaltestelle Linie 1



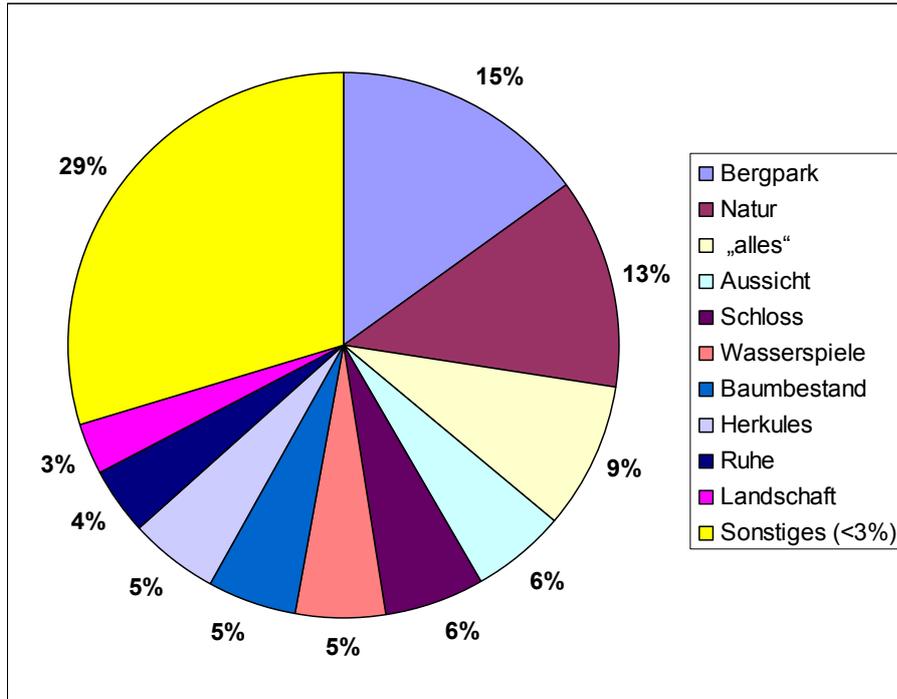
Auslastung der Linie 1 an Eventtagen



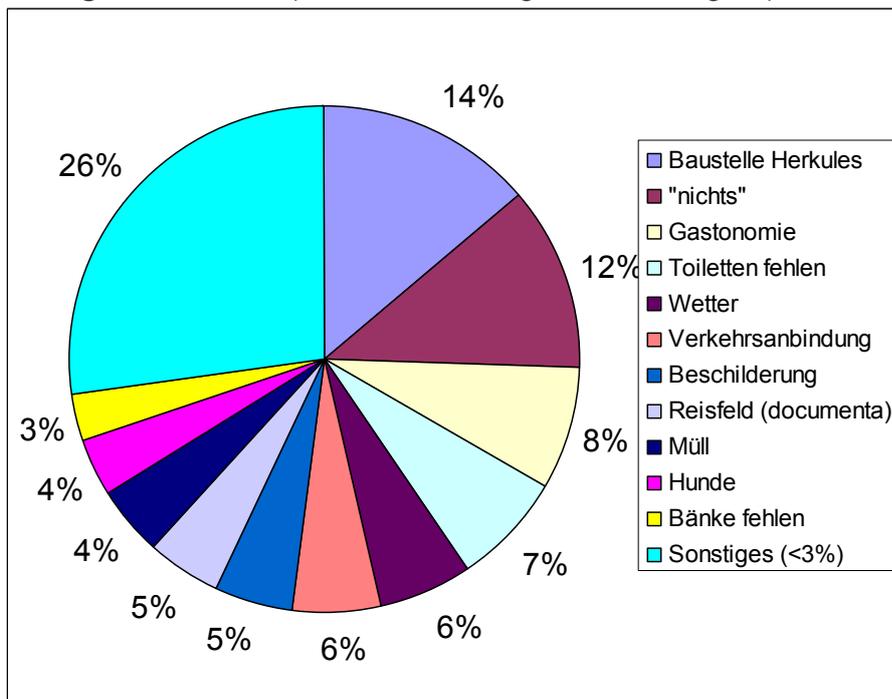
- Der Bergpark und die Museumslandschaft im Bergpark haben im Grunde kein Verkehrs- oder Erschließungsproblem. Das zeigt auch die große Zufriedenheit der Bergparkbesucher in der Besucherbefragung; die Unzufriedenheit mit der Verkehrserschließung ist mit ca. 6 % der Antworten nur leicht größer als der Störungsgrad, der durch Hunde empfunden wird.

Befragungen Bergpark

Was gefällt besonders?



Was gefällt nicht? (Mehrfachnennungen waren möglich)

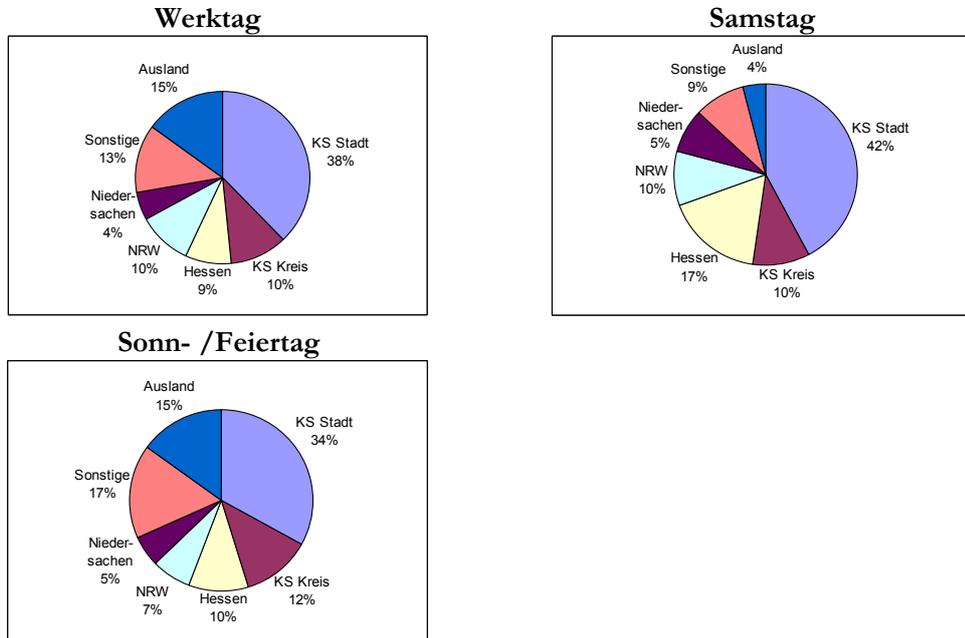


Mehrfachnennungen waren möglich; befragte Personen: 2400, Antworten: 1100, 1300 Personen haben keine Antwort gegeben bzw. die Antwort „weiß nicht“.

Befragungen: Werktags (20.3., 22.3., 16.5., 3.7., 4.7.) Samstags (2.6.) Sonn- und Feiertags (25.3., 8.4., 1.5., 3.6., 7.6.)

Die große Zufriedenheit der Besucher hängt sicherlich auch mit der Herkunft der Besucher zusammen. Der Herkules und der Bergpark prägen die Identität der Kasseler Bürger und immerhin kommen mehr als 37 % aller Besucher aus der Stadt Kassel.

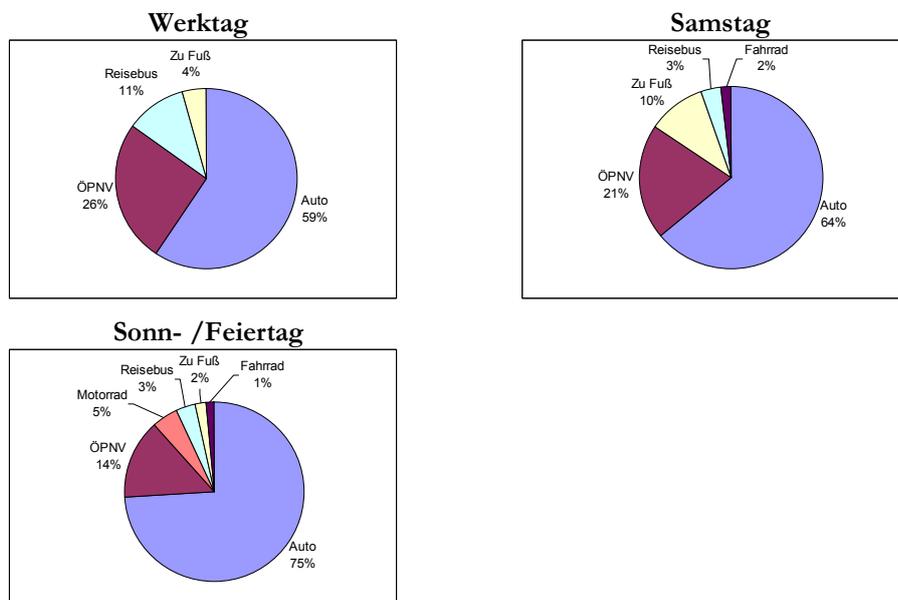
Woher kommt die Person? (Schloss)



Befragungen: Werktags (20.3., 22.3., 16.5., 3.7., 4.7.) Samstags (2.6.) Sonn-/Feiertags (25.3., 8.4., 1.5., 3.6., 7.6.)

Der weitere regionale Einzugsbereich ist räumlich eng begrenzt bzw. erstreckt sich vor allem auf die Besucher aus den benachbarten Landkreisen. Diese Werte zeigen damit auch an, dass Potentiale darin liegen, auswärtige Besucher verstärkt für den Bergpark und die Museumslandschaft zu gewinnen. Die überwiegende Zahl der Besucher kommt mit dem Auto – insbesondere an Sonn- und Feiertagen. Es erscheint deshalb generell sinnvoll, den ÖPNV stärker als Verkehrsmittel zum Erreichen des Bergparks im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu verankern. (8/S.23).

Wie ist die Person angereist? (Herkules)



Befragungen: Werktags (22.3., 16.5., 3.7., 4.7.) Samstags (2.6.) Sonn- /Feiertags (25.3., 1.5., 3.6.)

Dazu kann im gesamtstädtischen Zusammenhang die Einführung einer sogenannten „Kulturstraßenbahn“ positive Impulse setzen. Geeignet ist die Straßenbahnlinie 1, die die Verbindungsfunktion zwischen den verschiedenen Museumsstandorten Kassels und die Einbindung des Bahnhofs Wilhelmshöhe leisten kann.

Eine solche Straßenbahn sollte mit Informationsmaterial wie Broschüren, Karten zum Bergpark, zu Museen, zu Kassel allgemein und ggf. mit Bildschirmen für gezielte Werbeinformationen ausgestattet sein.

Vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Parkbesucher aus Kassel kommt, sollte nicht mit Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung im Sinne von Gebührenerhebungen agiert werden, da sich der Parkdruck aufgrund der vorhandenen Ortskenntnis in die Mulangstraße, Schanzenstraße und zu den Parkplätzen im Habichtswald verlagern würde.

- Die Zählung der Reisebusse und der Fahrgäste (einschließlich der durch Kassel Tourist organisierten Reisebusse mit Parkdurchfahrt) zeigt ein Problem und Zukunftspotential auf. Mit einem Marktanteil von unter 4 % aller Bergparkbesucher ist dieses Segment im Moment noch sehr schwach entwickelt.

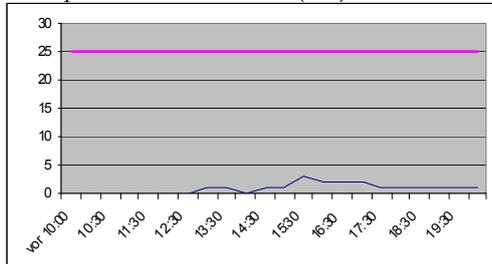
Die ausgewiesenen Reisebusparkplätze auf dem Parkplatz Wilhelmshöhe / Schloss und am Herkules sind zu keiner Zeit ausgelastet.

Auslastung der Parkplätze für Reisebusse: Besucherstarker Tag / Eventtag

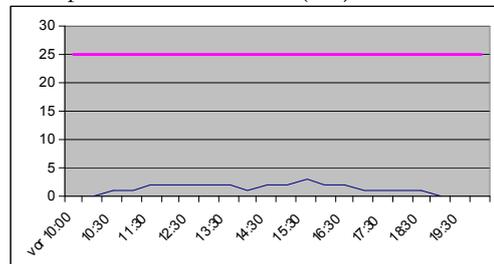
01.05.2007 Tag der Arbeit

3.6.2007 Chorfestival

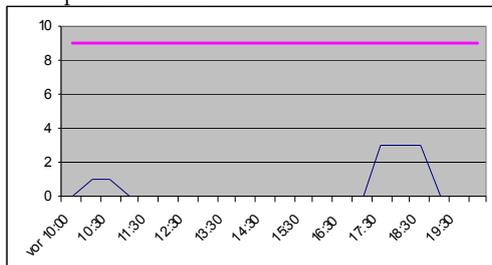
Parkplatz Wilhelmshöhe (P 1)



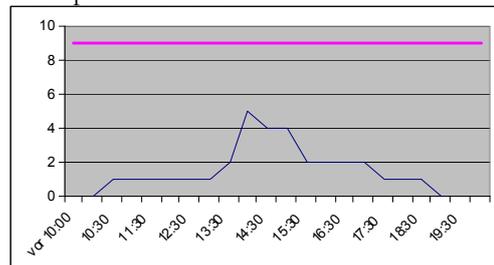
Parkplatz Wilhelmshöhe (P 1)



Parkplatz Herkules



Parkplatz Herkules



Maximale Kapazitäten: P 1: 25 Reisebusse, P Herkules: 9 Reisebusse

Hinsichtlich der Reisebusse sind drei Kategorien von Besuchergruppen zu unterscheiden:

1. Reisebusse der Unternehmen, die den Bergpark auf den Parkplätzen Ochsenallee und Herkules anfahren und keinen Reiseführer von Kassel Tourist in Anspruch nehmen.
2. Reisebusse der Unternehmen, die einen Reiseführer von Kassel Tourist oder dem Verein der Gäste- und Museumsführer in Anspruch nehmen und den Bergpark in der Linienführung des KVG Busses 23 durchfahren.
3. Busse öffentlicher Stadtrundfahrten von Kassel Tourist, die ebenfalls der Linienführung des KVG Busses 23 durch den Bergpark folgen.

Aus den von Kassel Tourist bereitgestellten Daten ergeben sich folgende Werte:

Stadtrundfahrten Kassel Tourist auf Bestellung (Fahrten mit bestellten Stadtführen)			
	2007	2008	Mittelwert
Januar	5	7	6
Februar	3	6	5
März	11	9	10
April	14	13	14
Mai	33	36	35
Juni	43	41	42
Juli	28	30	29
August	35	34	35
September	41	45	43
Oktober	21	22	22
November	18	21	20
Dezember	37	39	38
Summe	289	303	296

Mit ca. 300 Fahrten im Jahr fährt im Mittel lediglich 1 Bus täglich durch den Bergpark. Die Verteilung konzentriert sich im Wesentlichen auf fünf Monate mit ca. 40 Fahrten im Monat. Die Verteilung über die Wochentage ist dabei ungleichmäßig:

Verteilung auf Wochentage	
Montag	7 %
Dienstag	4 %
Mittwoch	12 %
Donnerstag	10 %
Freitag	10 %
Samstag	47 %
Sonntag	10 %

Fast 50 % aller Fahrten finden an Samstagen statt, in der Regel also an besucherschwachen Tagen. Die Samstagsspitze bei den Reisebussen wird noch durch ca. 40 öffentliche Stadtrundfahrten verstärkt, die Kassel Tourist ab dem ersten Samstag im April bis zum letzten Samstag vor Weihnachten anbietet.

Besucher mit Reisebussen und Stadtrundfahrten			
	Anzahl pro Jahr	durchschnittliche Besetzung	Zahl der Besucher
Stadtrundfahrten	40	25	1.000
Reisebusse mit Stadtführer	300	35	10.500
Summe	340	34	11.500

Bei ca. 700.000 Bergparkbesuchern insgesamt im Jahr handelt es sich bei den Besuchern in Reisebussen, die den Park durchfahren, um ein relativ kleines Segment im Verkehrsmarkt (ca. 1,5 %).

In einer ähnlichen Größenordnung liegt das Segment der Reisebusse, die die beiden Parkplätze Ochsenallee und Herkules von Außen anfahren. Bei einer starken Konzentration auf die Sommermonate mit Wasserspieltagen steuern ca. 5 – 7 Busse täglich diese Parkplätze an – zu absoluten Spitzenzeiten sind es bis zu 15 Reisebusse. Damit liegt der Anteil der Reisebusbesucher im gesamten Verkehrsmarkt bei 3 – 4 %.

2.3 Prognose Gesamtbesucheraufkommen

Aus den vorliegenden Daten und Analysen ist eine Berechnung des Jahresbesucheraufkommens gut möglich. Heute kann man im Bergpark ca. 700.000 Besucher pro Jahr zählen, wobei ca. 65 % dem Eingangstor Wilhelmshöhe zuzuordnen sind. Die Asymmetrie der Nachfrage wird dabei deutlich, indem an den Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr (ca. 10 % aller Jahrestage) fast ca. 30 % der Jahresbesucher kommen.

Damit liegt die tatsächliche Besucherzahl weit hinter der Schätzung von AS&P, die ca. 1,5 Mio. Besucher im Jahr vermutet hatten und ein Wachstum von ca. 50 % (750.000) für möglich hielten. Dies wäre eine deutlich andere Planungsgrundlage für die Infrastruktur gewesen.

Demgegenüber müssen die Wachstumsprognosen in Kenntnis des Verkehrsmarktes deutlich revidiert werden. Ein Zuwachs der jährlichen Besucherzahlen in den nächsten 10 bis 15 Jahren um ca. 30 %, das entspricht 210.000 Besuchern, wäre ein Zielwert, den man angesichts des demographischen Wandels und der zunehmenden Konkurrenz regionaler Touristikangebote erst erarbeiten müsste. Dies wurde auch in der Diskussion im Welterbeworkshop in Kenntnis der touristischen Entwicklungen und Potentiale anderer Welterbestätten bestätigt. Die Gefahr besteht vielmehr darin, dass eine zu hohe Erwartungshaltung an den Besucherzuwachs die Basis für eine überzogene Infrastrukturplanung bildet. Die Gefährdung des angestrebten Welterbestatus wäre die Folge.

Bei einem Zuwachs von 30 % auf den Status quo sind die Infrastrukturkapazitäten nicht überfordert, auch nicht die knappen Parkplätze. Probleme gibt es nur an sog. Eventtagen, also an Tagen, an denen aktionsreiche und besucherstarke Veranstaltungen im Park durchgeführt werden.

An einem starken Besuchertag wie dem 1. Mai sind die Parkplätze zwar gut belegt – aber es sind immer noch Kapazitäten vorhanden. Ein Samstag im Juni mit überwiegend Sonnenschein erweist sich nicht selten sogar als besucherschwacher Tag, an dem die Parkplätze überwiegend leer stehen.

Besucherzahlen Bergpark Wilhelmshöhe	"Eingangtor "Wilhelmshöhe"			"Eingangtor" Herkules		Summe
	Summe Besucher je Tag (PKW, ÖPNV, Reisebusse)	Anzahl Tage	Besucher im Jahr insgesamt	Summe Besucher je Tag (PKW, ÖPNV, Reisebusse)	Besucher im Jahr insgesamt	Besucher im Jahr insgesamt: "Beide Tore"
Werktage April - Oktober	1.350	116	156.600	590	68.440	225.040
Werktage November - März	270	104	28.080	160	16.640	44.720
Mittwoch April - Oktober	1.700	31	52.700	730	22.630	75.330
Samstage April - Oktober	1.800	30	54.000	530	15.900	69.900
Samstage November - März	360	22	7.920	110	2.420	10.340
Starke Sonn- und Feiertage April bis Oktober (gute Witterung)	3.400	19	64.600	3.100	58.900	123.500
Normale Sonn- und Feiertage April bis Oktober (mäßige bis schlechte Witterung)	1.700	14	23.800	1.550	21.700	45.500
Sonn- und Feiertage November bis März	430	27	11.610	390	10.530	22.140
Eventtage	5.600	2	11.200	2.300	4.600	15.800
Summe	16.610	365	410.510	9.460	221.760	632.270
Besucher mit Rad und Zu Fuß (ca. 5 %)			22.806		12.320	35.126
Schlupf (ca.5 %)			22.806		12.320	35.126
Besucher insgesamt			456.122		246.400	702.522
Wachstumspotential (30 %)			136.837		73.920	210.757

– Sonderfall Eventtage

Die max. 2 bis 3 Eventtage im Jahr sind nicht als Richtwerte für die Auslegung der gesamten Infrastruktur im Bergpark zu nehmen. Eine Übererschließung würde das sensible Parkgefüge überfrachten und die Authentizität gefährden. Vielmehr sollte für Eventtage bzw. -stunden ein spezielles Angebot bereitgehalten werden. Dieses könnte z. B. in der Nutzung von ausgewiesenen Wiesenflächen als Parkplätze erfolgen und/oder durch das Bereitstellen zusätzlicher Kapazitäten im Bus- und Straßenbahnverkehr.

2.4 Strategische Grundzüge Verkehrskonzept

Die strategischen Grundzüge des Verkehrskonzeptes können wie folgt formuliert werden:

1. Wichtigstes Ergebnis der Verkehrsmarktanalysen bei integraler Betrachtung ist, dass die verkehrliche Infrastruktur auf die Erfordernisse des heutigen und zukünftigen Besucherstroms (auch an hoch frequentierten Tagen wie Pfingsten, 1. Maifeiertag, Christi Himmelfahrt bei guter Wetterlage) jetzt schon ausgelegt ist und auch in Zukunft ausgelegt sein sollte, nicht jedoch auf spekulative Prognosen und / oder die wenigen sogenannten Event-Tage, d. h. auf Tage mit besonderen Veranstaltungen im Bergpark. Hier wird eine Verkehrsnachfrage ausgelöst, die nicht mehr bergparkverträglich durch traditionell gebaute Infrastrukturanlagen befriedigt werden kann. In Übereinstimmung mit den Mitgliedern des Welterbeworkshops sind für diese Ausnahmesituationen provisorische und flexible Lösungen denkbar und vorhanden.

2. Der oben bereits dargestellte Leitsatz „Der Bergpark als sensibles Gesamtensemble von Architektur, Technik, Kunst, Landschaft und Natur ist vor allem fußläufig in seiner Einzigartigkeit erlebbar“, prägt fundamental die bisherigen Diskussionen zur verkehrlichen Erschließung des Bergparks und ist Grundlage der bisherigen Untersuchungen. Bereits der Masterplan zur Entwicklung der Museumslandschaft von AS&P fokussiert diesen Leitsatz in den strategischen Grundzügen der Gesamterschließung ebenso wie das Verkehrsgutachten von BSV aus Aachen.

Der Leitsatz führt zu der Grundentscheidung der beiden großen Eingangstore zum Bergpark: Die funktionale, städtebauliche, gestalterische und bauliche Ausrichtung der beiden Eingangstore zum Bergpark, die dem bipolaren Charakter der Gesamtanlage folgen, bilden die strategische Grundkonzeption zur Erschließung. Den beiden Besucherzentren sind jeweils die großen Anlagen des ruhenden Verkehrs (Parkplatz Ochsenallee und Parkplatz Herkules) funktional ebenso zugeordnet wie die beiden wichtigen Haltestellen des ÖPNV (Straßenbahndiensthaltestelle der Linie 1 sowie Omnibushaltestelle der Linie 22). Die Neugestaltung der Parkplätze bietet ebenfalls Platz für die Reisebusse. Damit sind alle Erschließungsfunktionen an den beiden wichtigen Eingängen zum Bergpark gebündelt.

3. Die Frage der Tulpenallee war von Beginn an eine der großen stadtplanerischen Problemstellungen. Die Tulpenallee hat eine zentrale Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb des Bergparks. Ihre Streckenführung ist historischen Ursprungs und greift die Verbindungsfunktion zwischen Schloss Wilhelmshöhe und Schloss Wilhelmsthal auf. Durch diese innerstädtische und regionale Verkehrsfunktion (Landesstraße) hat sie im Bereich der Bergparkdurchfahrt eine beachtliche Verkehrsbelastung mit ca. 7.000 PKW-Einheiten an einem normalen Werktag. Aber auch an Sonn- und Feiertagen ist die Belastung mit ca. 5.400 PKW-Einheiten hoch und wirkt sich angesichts der hohen Besucherfrequenzen insbesondere an den Übergangsbereichen auf dem Schlossplateau und am Besucherzentrum Wilhelmshöhe störend aus. Aus diesem Grund wurden die beiden großen Alternativen, nämlich (a) eine alternative Trassenführung und (b) die gestalterische Integration als „Parkstraße“, intensiv geprüft.

Die verschiedenen Varianten zu einer Verlagerung der Tulpenallee wurden in ihrem gesamten landschaftsplanerischen und verkehrlichen Kontext in dem Verkehrsgutachten vom Büro BSV aus Aachen intensiv betrachtet. Das Ergebnis war eindeutig: der Versuch, weitere verträgliche Trassenführungen zu finden, führte nicht zum Erfolg. Im Ergebnis kann keine Verlagerung der Tulpenallee befürwortet werden. Der Bau einer Umgehung führt zu einem nicht vertretbaren Eingriff in Natur und Landschaft und schädigt das einmalige Landschaftsbild nachhaltig. Aufgrund der Tatsache, dass die auf der Tulpenallee liegende Erschließungsfunktion für die Museums- und Bergparkfunktionen sowie das Schlosshotel nicht aufgegeben werden können, wäre bei einer neuen Trassenführung im wesentlichen ein Schaden durch die unverträgliche Einfügung in den Landschaftsraum entstanden. *„Es ist demgegenüber kein Schaden oder Mangel für das Prädikat „Welterbe“, dass eine stark befahrene Straße mit historischen Wurzeln durch den Bergpark führt“* (Wortlaut Prof. H. Hallmann anlässlich der Pressekonferenz zum Wettbewerb Tulpenallee am 07.07.09).

4. An den sogenannten Eventtagen und bei besonderen Ereignissen ist ein qualifiziertes Verkehrsmanagement erforderlich, um zusätzliche Angebote darzubieten und die Verkehrsströme zu leiten. Vor allem der städtische Nahverkehr müsste während der kurzen Lastzeiten mit flexiblen Angeboten an die Nachfrage angepasst werden. Provisorisches Parken auf der sogenannten „Kastellanswiese“ am Parkplatz Ochsenallee wäre ebenfalls ein geeignetes Mittel.

5. Erhöhung der Parkplatzkapazitäten durch Reorganisation (Neuordnung und Marketing) und Eingrünung der Parkplätze Herkules sowie Ochsenallee (Parken unter Bäumen). Vor allem der Parkplatz Ochsenallee kann gestalterisch aufgewertet und im Angebot effektiver organisiert werden.

6. Ein Parkbus (örtlich angepasstes Fahrzeug) für mobilitätseingeschränkte Besucher soll von der Endhaltestelle Straßenbahnlinie 1 über das Schloss Wilhelmshöhe und die Löwenburg den Bergpark erschließen. Die beiden Pole Schloss und Herkules werden ebenfalls über eine Fahrstrecke außerhalb des Parks im ÖPNV verbunden (Bergparkbus).

7. Der Busreisetourismus sollte - weil hier noch große Wachstumspotentiale liegen – in einem Marketingkonzept wie auch im operativen Handeln besondere Wertschätzung erfahren.



Beginn der Bauarbeiten Besucherzentrum am Herkules Juli 2009

– Besucherzentrum am Schloss

Das historische Stationsgebäude der Straßenbahn unterhalb vom Schloss wurde bereits im 2008 grundlegend saniert und als Besucher- und Informationszentrum hergerichtet.



Saniertes Besucherzentrum am Schloss

3.2 Integration der Tulpenallee mit besonders zu gestaltenden Aufmerksamkeitsbereichen

Mit großer Beachtung durch die Öffentlichkeit wurden verschiedene Trassen für eine alternative Führung der Tulpenallee diskutiert. Dabei stellte sich jedoch eindeutig heraus, dass eine Straßenneubaumaßnahme, noch dazu im Kernbereich des künftigen Weltkulturerbes, nicht landschafts- und kulturerbeverträglich gebaut werden könne.

Bei dem Wettbewerb zur Neugestaltung der Tulpenallee wurden auch die Umgebung des Besucherzentrums Schloss und deren Anbindung an den Park sowie der Umbau des Parkplatzes an der Ochsenallee und die Aufwertung des Bereichs zwischen dem Schosshotel und dem Ballhaus mit bearbeitet.

Die Tulpenallee hat eine zentrale Erschließungs- und Verbindungsfunktion innerhalb des Bergparks. Ihre Streckenführung ist historischen Ursprungs und greift die Verbindungsfunktion zwischen Schloss Wilhelmshöhe und Schloss Wilhelmsthal auf. Da eine alternative Führung der Tulpenallee auf der Grundlage umfangreicher Voruntersuchungen ausgeschlossen werden kann, wird sie auch zukünftig die Erschließungsfunktion des Schlossareals und eine Verbindungsfunktion in den Landkreis übernehmen. (18/S.2)

Im Zuge des Wettbewerbs zur Umgestaltung der Tulpenallee waren sowohl Funktion als auch die Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger gestalterischer Integration als „Parkstraße“ in das Parkensemble sicherzustellen (18/S.3).



Die Bepflanzung der Tulpenallee wird, wie im Parkpfliegewerk dargestellt, historisch mit Tulpenbäumen ergänzt. Der zum Teil jetzt angrenzende Fußweg wird deutlich von der Straße getrennt, sodass die Breite der Straße vermindert wird.

Im Wettbewerbsverfahren wurde bereits die Berücksichtigung barrierefreier Verbindungen unterschiedlicher Geländeneiveaus gefordert. Sie sind am Stationsgebäude nördlich und südlich der Vorfläche als Wegeverbindung aufgezeigt. Die Prüfung nach der DIN 18024-1 „Barrierefreies Bauen“ findet mit der Weiterbearbeitung des Wettbewerbsgebnisses statt.



Der Übergangsbereich Besucherzentrum – Schloss wird zu einem großzügigen Haupteingang zum Park in der Formensprache eines englischen Landschaftsgartens umgestaltet.



Als Bereiche mit besonderem Gestaltungsbedarf sind das Schlossplateau, der Bereich am Besucherzentrum Schloss und das Herkulesplateau mit dem Besucherzentrum herauszuheben. An diesen interessanten Orten ist die stärkste Konzentration an Besuchern zu erwarten und deren weitere Führung durch den Park zu organisieren. Obwohl diese Bereiche intensiver gestaltet werden müssen, sollten sie ihren parkartigen Charakter nicht verlieren, sondern eher noch verstärken.



Übergangsbereiche werden durch leicht in die Straße hineinragende Natursteinmittelpflasterlätzchen betont, das Beparken wird durch einfache Holzpollerreihen verhindert



Tulpenallee Bestand

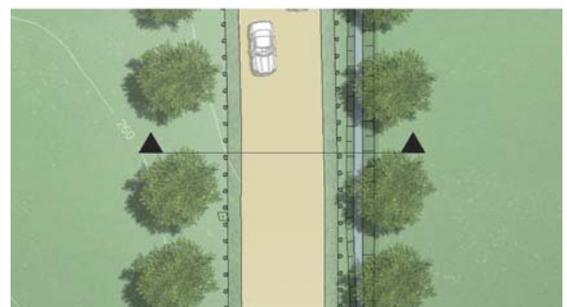
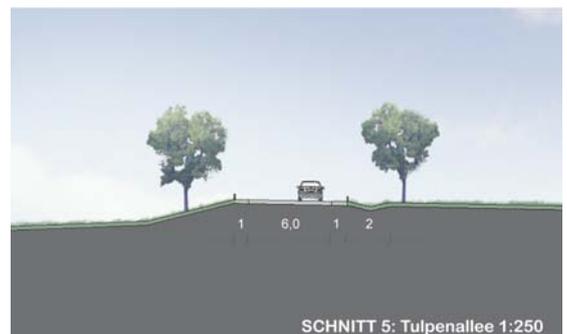


Tulpenallee Planung

Die Straße wird von 8 m auf 6 m Breite verschmälert, der Asphaltbelag durch eine promenadenfarbene Beschichtung veredelt



Platzbereich vor dem zukünftigen Schlosshotel



Die Fahrbahn wird auf 6 m reduziert, Fußwege werden zukünftig vom Fahrverkehr getrennt geführt



SCHNITT 1: Ballhaus- Schlosshotel M. 1:250

2.5 6.5 7.3 7.70 11.5 6.5



Perspektive Übergang Besucherzentrum Schloss

Die heutige Lage des Schlosshotels lässt die historischen Qualitäten dieses Raumes deutlich vermissen. Als historische Reminiszenz wird die alte Lage der versetzten Baumreihe, wie auf dem Plan von 1903 dargestellt, vom 1. Preisträger vorgeschlagen

3.3. Anlagen des Ruhenden Verkehrs

Vom ersten Preisträger, dem Büro WES aus Hamburg, sind im Wettbewerb für den Parkplatz Ochsenallee 411 PKW-Stellplätze, 5 Taxenplätze und 6 – 10 Busstellplätze dargestellt. Allerdings scheint bei dieser Anordnung der Parkflächen die verbleibende Baufläche für den vorgesehenen Gartenbetriebshof nicht dem notwendigen Platzbedarf zu entsprechen, ohne die sog. „Kastellanswiese“ im nordwestlichen Bereich in ihrem Bestand zu gefährden. Diese Aufgaben, d. h. die Sicherstellung eines ausreichenden Parkplatzangebots und die landschaftsverträgliche Integration des Gartenbetriebshofes, sind im Zuge der weiteren Entwurfs- und Ausführungsplanung noch zu bearbeiten und zu lösen.



Die Anordnung der Parkplätze, die den natürlichen Höhenlinien folgt, bleibt im Wettbewerbsentwurf erhalten

Der Parkplatz am Herkules wird ebenfalls erneuert. Hier werden in Zukunft ca. 150 Parkplätze für PKW und weitere Parkplätze für Reisebusse angeboten. Daneben verbleibt der bestehende zweite Parkplatz im Süden ohne Umbau.



3.4. ÖPNV Erschließung – Äußere Erschließung

Die ÖPNV Erschließung des Bergparks mit Liniennetz, Angebotshäufigkeit und Haltestellenlage ist bereits heute sehr gut und vorbildlich. Die Haltestellen des ÖPNV liegen exakt an den beiden großen Eingangstoren zum Bergpark an den strategisch richtigen Stellen (Park Wilhelmshöhe und Herkules).

Die Linie 22 führt vom Druseltal, der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3, direkt zum Herkules und von dort weiter nach Ehlen. Dadurch ist mit kurzen Übergängen im Druseltal die direkte Integration in das gesamte Straßenbahnnetz der Stadt Kassel gegeben. Spitzenlastprobleme können leicht durch entsprechenden zusätzlichen Betriebsmitteleinsatz gelöst werden.

Die Straßenbahnlinie 1 als Kasseler Traditionslinie verbindet die Innenstadt direkt mit dem Eingangstor Bergpark Wilhelmshöhe durch ein dichtes städtisches Taktangebot von 4 Fahrten je Stunde. Die Idee der sogenannten Kulturlinie kann dieser Linie und der gesamten Museumslandschaft eine weitere Attraktivität verschaffen und sollte aufgegriffen werden. Spitzenlastprobleme sind auf dieser Linie praktisch nicht bekannt, sie könnten aber als Option für die Zukunft einfach durch zusätzlichen Betriebsmitteleinsatz gelöst werden, z.B. durch Erhöhung der Taktfrequenz auf 4 Fahrten je Stunde an Sonn- und Feiertagen.

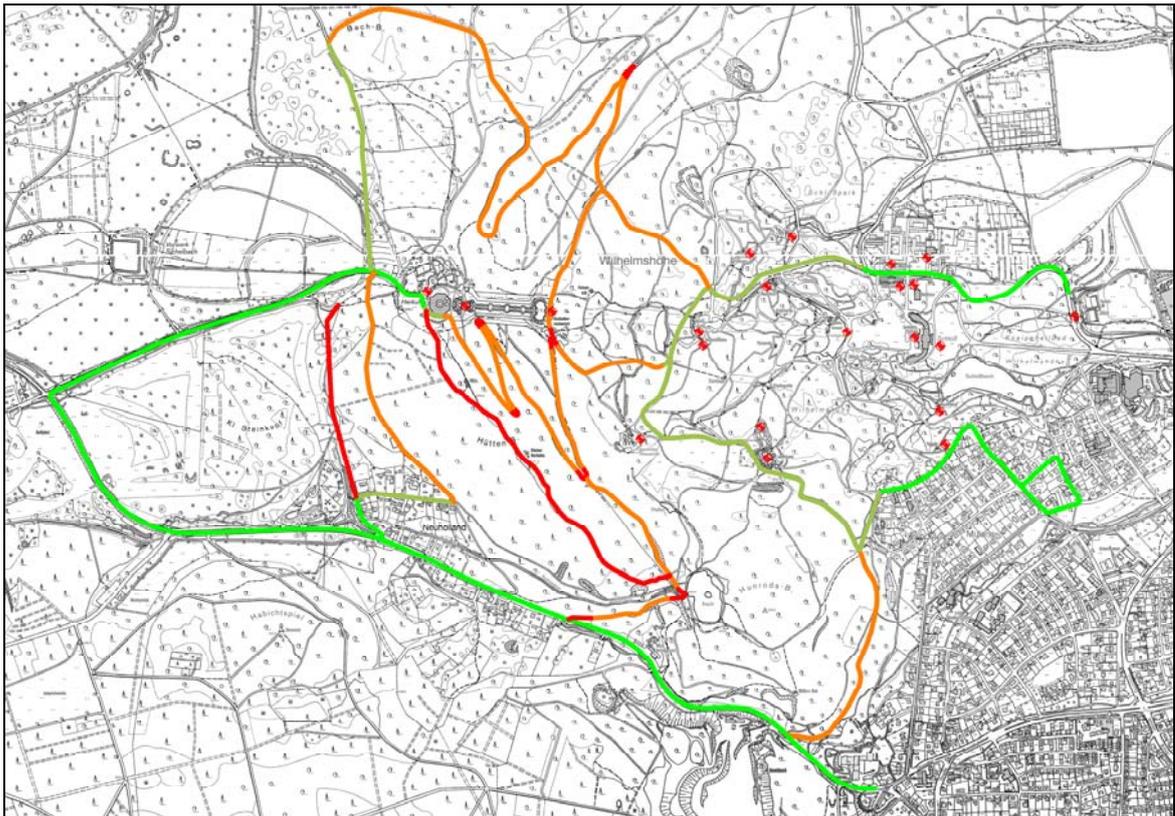
Die Linie 23 der KVG, die heute Bergparkbus genannt wird, ist eine klassische Linie des ÖPNV im Bergpark, die sich mit dem derzeitigen jahresdurchgängigen Taktangebot verkehrswirtschaftlich nicht rechtfertigen lässt. Aber nicht nur die geringe Besucherfrequenz erfordert eine Reorganisation. Die Vielzahl von über 8.700 Durchfahrten durch den Bergpark wird dem Ort und dem Qualitätsanspruch einer Welterbestätte nicht gerecht. Allein aus diesem Grund ist eine Reorganisation erforderlich. Hierzu wurde unter dem nachfolgenden Punkt 3.5 ein entsprechendes Konzept entwickelt.

3.5. Parkinterne Erschließung: Bergparkbus und Parkbus

Die Planungen und konkreten Konzepte gehen von folgendem Grundsatz / Leitziel aus: Innere und äußere Erschließung ergänzen sich gegenseitig. Dabei ist der Schutz der Kernzone des angestrebten Weltkulturerbes von zentraler Bedeutung.

Die verkehrliche Verbindung der beiden zukünftigen Eingangspole zum Park ist sinnvoll. Von der Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 1 zum Herkules fahren zu können ohne Umsteigen zu müssen, ist sicherlich eine positive Veränderung, die von der Öffentlichkeit auch als solche aufgenommen werden wird. Auch wenn die gewünschte Fahrverbindung durch den Bergpark zum Herkules kein Angebot für die Mehrzahl der Besucher sein kann, so ist sie für bestimmte Personengruppen doch eine Hilfe, den Höhenunterschied zwischen beiden Punkten überwinden zu können.

Aufgabe einer Variantenuntersuchung zur Streckenfindung war es, sieben bereits vom Auftraggeber (Magistrat der Stadt Kassel, Amt für Stadtplanung und Bauaufsicht) ausgewählte Routen auf ihre Fahrtauglichkeit zu untersuchen bzw. den Aufwand für notwendige Baumaßnahmen zur Herstellung dieser Tauglichkeit abzuschätzen und dafür entstehende Kosten zu beziffern (5/S.3). Die dargestellten Strecken wurden auf ihre Tauglichkeit für ein parkinternes und ein äußeres Erschließungs- und Betriebskonzept hin untersucht. Fahrzeitmessungen waren die Grundlage für betriebliche Konzepte und den Fahrplanentwurf.



Übersicht baulicher Zustand der Strecken und möglicher Alternativwege

	Gut befahrbare asphaltierte Straße, öffentlicher Straßenraum in ausreichender Breite vorhanden, nur übliche Instandhaltungsarbeiten
	Befahrbare Straße, asphaltiert mit Schäden an der Oberfläche, ausreichende Breite vorhanden, Ausbesserungsarbeiten notwendig
	Befahrbarer Wirtschaftsweg, geschottert oder teilweise asphaltiert, Breite ausreichend für Bus, Ausbesserungsarbeiten notwendig
	Nicht oder sehr schlecht befahrbare Bereiche, zu enge Trasse, Umbau notwendig

- Die Linienwege sollen die beiden Pole Herkules und Schloss Wilhelmshöhe miteinander verbinden.
- Die Anbindung an den Takt der Straßenbahn soll gegeben sein; Zieltakt ist der Halbstundentakt (Wochenendtakt der Straßenbahn).
- D. h. eine Hin- und Rückfahrt des Parkbusses wie des Bergparkbusses sollte möglichst unter einer halben Stunde dauern; andernfalls würde die nächste Taktstufe bei einer Stunde liegen und ein zusätzliches Fahrzeug im Umlauf erfordern.
- Es sollen möglichst wenig Fahrzeuge und Fahrer im Einsatz sein, um kostenoptimal zu arbeiten.
- Die Fahrwege sollten an den Endpunkten Wendekreise in der Größenordnung von etwa 10 -12 m ermöglichen.
- Die ausgewählte Strecke sollte möglichst attraktiv und interessant sein.
- Die erforderlichen Umbauarbeiten an den Strecken sollten möglichst gering sein.

FBK Planungs- und Beratungsbüro Kampe · Kirchplatz 11 · 34378 Galden

Verkehrliche Erschließung des Bergparks Bad Wilhelmshöhe

Auftraggeber: Planungsamt der Stadt Kassel

Ergebnisse der Streckenbefahrungen an den Tagen 22.01. und 24.02.2009

Witterung: Winterweicher, Strecken mit Schnee bedeckt und teilweise vereist. Die mit * gekennzeichneten Strecken (Serpentinen) waren wegen Eisglätte nicht befahrbar.

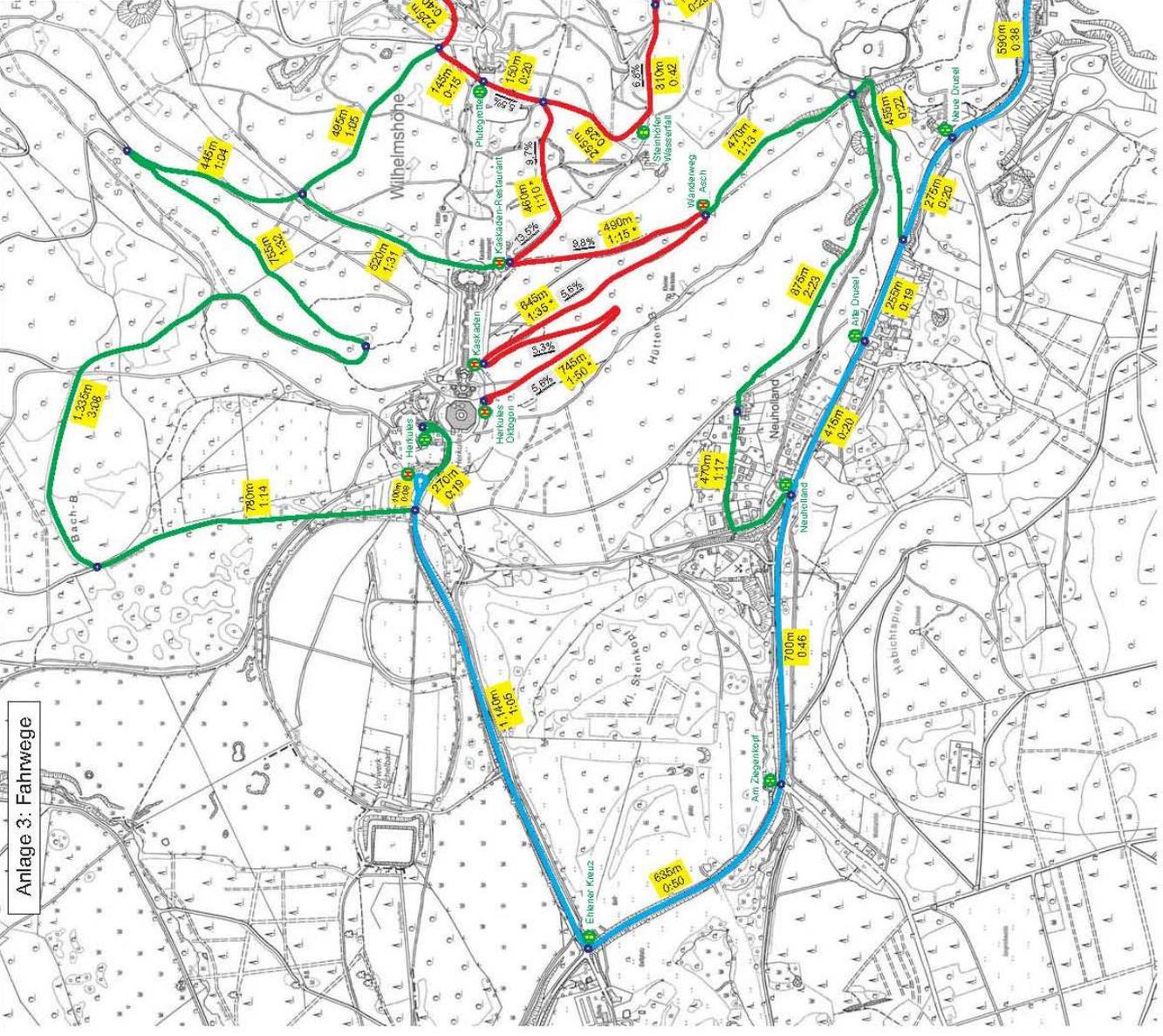
475m
1:23 (durchschnittliche Fahrzeiten für Berg- und Talfahrt)

bestehende Haltestelle Bergparkhaus Streckenabschnitt
neue Haltestelle Linie 23 neu gemessene Strecken

9,7% Steigung (übernommen vom Büro PLF)

Die Zeiten der mit * gekennzeichneten Strecken wurden zunächst errechnet. Sie werden verifiziert, wenn die Wege eisfrei sind.

Kassel, März 2009



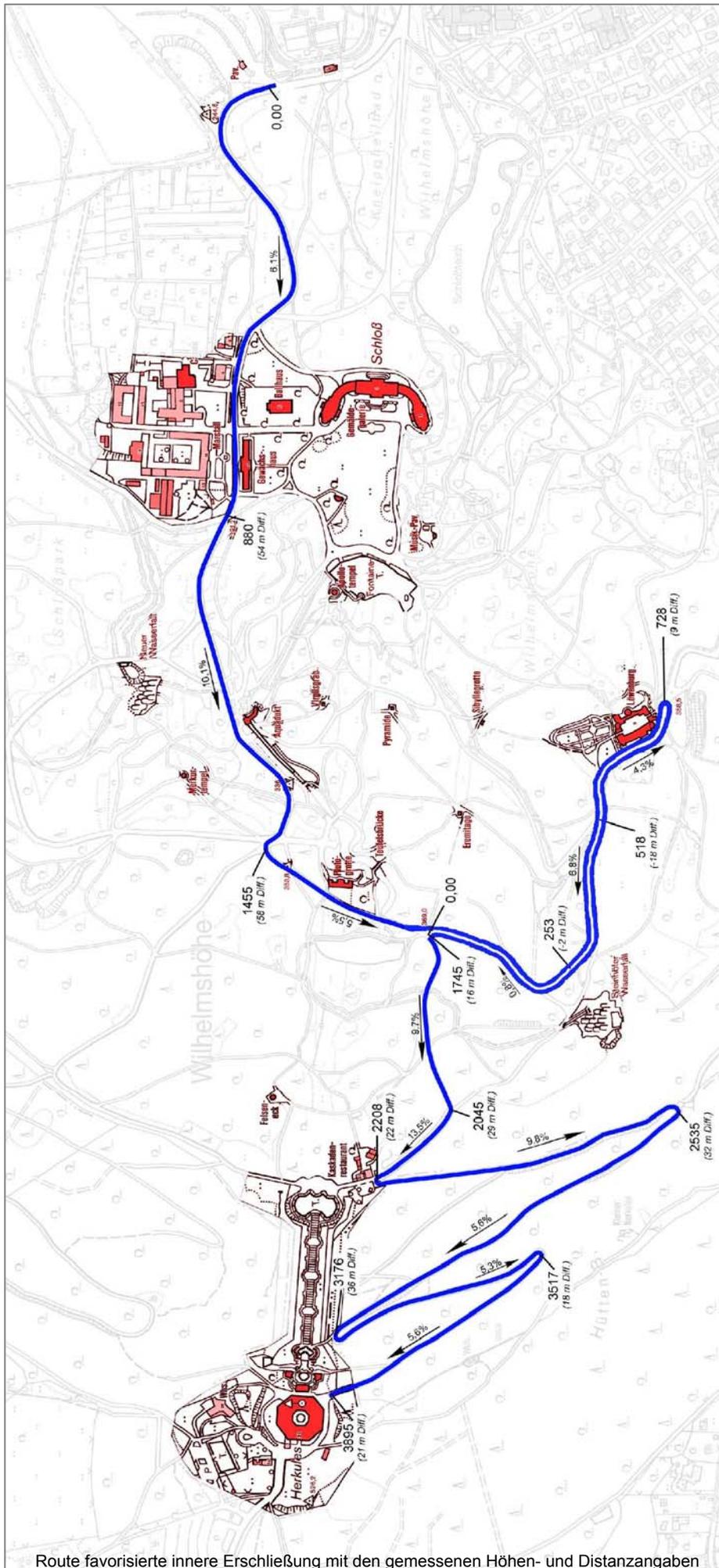
Die Ergebnisse von durchgeführten Messfahrten sind in der Karte dargestellt.

Als besonders geeignete parkinterne Route erwies sich die Strecke vom künftigen Haupteingang am Schloss zur Löwenburg und anschließend weiter zum Kaskadenrestaurant. Von hier geht die Strecke weiter über die Serpentina der Kommunalstraße bis zu einem neu zu schaffenden Buswendepunkt am Herkules. Diese favorisierte Strecke wird heute ab dem Kaskadenrestaurant nicht befahren und wurde deshalb insbesondere im oberen Abschnitt auf ihre Eignung für ein parkinternes Verkehrsmittel untersucht. (5/S. 25)

Der Weg vom Kaskadenrestaurant bis zum Rand des Oktogon-Plateaus über den sog. Serpentinaweg ist eine historische Trasse, die bereits Landgraf Wilhelm IX. als Kutschweg bauen ließ. (18/S.4)

Zur Feststellung der Steigungsverhältnisse wurden Messungen durchgeführt. Dabei stellte sich heraus, dass der stärkste Höhenunterschied im Bereich unterhalb des Kaskadenrestaurants vorhanden ist (13,5 %). Ein solcher Wert ist auf öffentlichen Straßen in der Nähe ebenfalls anzutreffen und für gebräuchliche PS-starke Busse kein Problem.

Auf der Grundlage dieser Voruntersuchungen wurde in Kooperation mit der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) ein Konzept für eine Reorganisation des Bergparkbusses und die Einführung eines Parkbusses entwickelt (siehe Anlage 3).



Route favorisierte innere Erschließung mit den gemessenen Höhen- und Distanzangaben

3.5.1 Bergparkbus – Äußere Erschließung der beiden Eingangstore / Pole des Bergparks

Als Bergparkbus wird heute der Bus der Linie 23 der KVG bezeichnet, der täglich den Bergpark durchfährt. Zählungen der KVG und die große Verkehrsmarktuntersuchung aus dem Jahr 2007 haben gezeigt, dass dieses Angebot angesichts der geringen Nachfrage nicht mehr zeitgemäß ist. Jährlich werden ca. 8.700 Fahrten mit traditioneller Dieselmotor-technik im Bergpark durchgeführt (das entspricht dem 25-fachen der Reisebusfahrten von Kassel Tourist). Daher sollte das Angebot in der jetzigen Form in jedem Fall entfallen. Der heutige Verkehr auf der Linie 23 bindet in erheblichem Umfang Betriebsleistungen (Kilometer) und Kosten (Jahreskosten ca. 150.000 Euro).

Hier ist eine deutliche Optimierung möglich, die wie folgt vorgeschlagen wird:

Als Linienbus des ÖPNV wird die Linie 23 auf einen neuen Linienweg gebracht, der die beiden Pole Park Wilhelmshöhe und Herkules über den Fahrweg Wilhelmshöher Allee - Baunsbergstraße - Brabanter Straße - Druseltalstraße im Halbstundentakt mit einem Standardlinienbus verbindet. Damit wird eine völlig neue Qualität erreicht, nämlich die beiden Hauptattraktionen schnell (ca. 15 Minuten) und regelmäßig außerhalb des Parkareals zu verbinden.

Auf dieser Linie wird das zum Parkbus zeitlich kongruente Angebot als Basisangebot mit Aufstockungsmöglichkeit vorgeschlagen.

- Betriebszeit jährlich: 6 Monate im Jahr
- Angebot an allen Tagen mit Wasserspielen sowie an sogenannten (zusätzlichen) Eventtagen.
- Betriebszeit täglich: 12.00 Uhr bis 17.00, eventuell 18.00 Uhr.

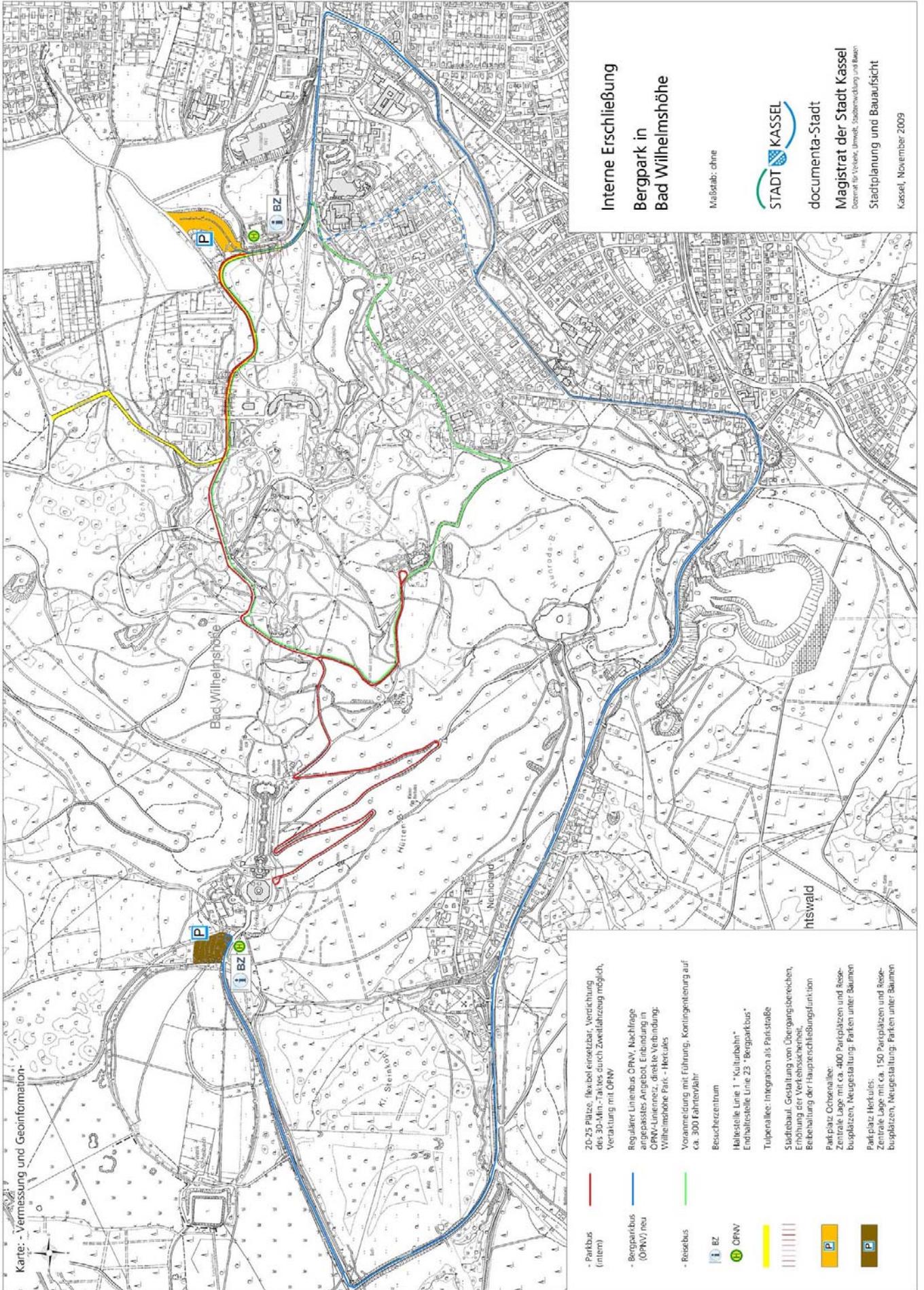
Dieses Konzept hat weitere Vorteile im Hinblick auf die Anbindung des Bergparks Wilhelmshöhe von Habichtswald / Ehlen sowie vor allem von der Innenstadt. Durch die integrale Vertaktung der Linien besteht eine Verbindung von der Innenstadt im 15-Minuten-Takt zum Herkules (heute 30-Minuten-Takt).

An den Tagen hoher Nachfrage (Wasserspiele) hat das Linien- und Angebotskonzept folgende Qualitäten:

- Die Linie 22 und 23neu fahren auf der Druseltalstraße bis zum Herkules zu einem annähernden Viertelstundentakt vertaktet.
- Fahrgäste aus dem Kasseler Zentrum oder dem Stadtgebiet erhalten praktisch ein Viertelstundenangebot auf unterschiedlichen Wegen zum Herkules: Einmal der übliche Weg über die Linie 3 mit Umstieg auf die Linie 22 und einmal über die Linie 1 und die Linie 23neu mit Umstieg am Parkplatz Ochsenallee.
- Die Verstärkerbusse auf der Linie 22, die bei Bedarf sonntags für die Herkulesbedienung nötig wären, könnten evtl. entfallen.
- Eine Taktverstärkung der Straßenbahnlinien sonntags ist (im Bezug auf die Herkulesbedienung) nicht erforderlich.
- Die Linie 23neu und der interne Parkbus haben am Herkules untereinander Anschluss mit je zwei Minuten Übergangszeit (für den Fußweg von der Haltestelle Herkules zur Haltestelle am Oktogon).
- Für die Linie 23neu wird ebenso wie für die aktuelle Linie 23 ein Fahrzeug benötigt.

Die Linie 23 neu sollte klassisch als Linie des ÖPNV, jedoch nachfragegerecht, mit einem normalen Standardlinienbus betrieben werden.

Karte: - Vermessung und Geoinformation-



- Parkbus (intern)
- Bergparkbus (OPNV) neu
- Reisebus
- BZ
- OPNV
- 20-25 Plätze, flexibel einsetzbar, Versicherung des 30-Min.-taktes durch Zweitfahrzeug möglich, Vertikalisierung mit OPNV
- Reguliärer Linienbus OPNV, Nachfrage angepasstes Angebot, Einbindung in OPNV-Liniennetz, direkte Verbindung: Wilhelmshöhe Park - Herkules
- Voranmeldung mit Führung, Kontingenzlenkung auf ca. 300 Fahrten/Wahr
- Besucherzentrum
- Haltestelle Linie 1 "Kulturbahn"
- Haltestelle Linie 23 "Bergparkbus"
- Tulpentalallee: Integration als Parkstraße
- Städtebaul. Gestaltung von Übergangsbereichen, Erhöhung der Verkehrswechsellagerung, Beibehaltung der Haupterschließungsfunktion
- Parkplatz Ochsenallee: Zentrale Lage mit ca. 400 Parkplätzen und Reisebusplätzen, Neugestaltung: Parken unter Bäumen
- Parkplatz Herkules: Zentrale Lage mit ca. 150 Parkplätzen und Reisebusplätzen, Neugestaltung: Parken unter Bäumen

Interne Erschließung Bergpark in Bad Wilhelmshöhe

Maßstab: ohne



documenta-Stadt

Magistrat der Stadt Kassel
Gesamtfür Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und Baue

Stadtplanung und Bauaufsicht

Kassel, November 2009

3.5.2 Parkbus – Innere Erschließung

Der zur internen Erschließung vorgesehene Parkbus kann und soll nicht die Aufgabe eines Massentransportmittels übernehmen. Er ist daher nicht mit dem ÖPNV zu verwechseln.

Die interne Bedienung durch einen Parkbus sollte auf die Zielgruppe „ältere Menschen über 65, Kleinkinder unter 6 Jahren, Eltern mit Kleinkindern und mobilitätseingeschränkte Personen“ zugeschnitten sein. Für die übrigen Bergparkbesucher wird davon ausgegangen, dass der Park zu Fuß erkundet wird.

Die Nachfrageanalysen auf der Basis der großen Erhebung von 2007 zeigen weiterhin, dass innerhalb des Bergparks an normalen Wochenenden im Sommer Kleinbusse mit einer Kapazität von etwa 20 bis 25 Plätzen für die genannte Zielgruppe völlig ausreichend sind (an Werktagen sowieso). Die Besucherspitzen konzentrieren sich auf einige wenige Tage im Jahr. Dies sind überwiegend die Feiertage und Tage mit besonderem Veranstaltungsangebot („Eventtage“). Auch an diesen Spizentagen liegen die maximalen Nachfragedaten pro halbe Stunde nicht über 35 potenziellen Fahrgästen der genannten Zielgruppe. Die Untersuchung hat sich daher auf den Einsatz von kleinen Bussen innerhalb des Bergparks konzentriert.

Um die Befahrbarkeit der Strecke vom Besucherzentrum Schloss zum Herkules über die Kommunalstraße (innere Erschließung) mit Bussen sicherzustellen, sind folgende Baumaßnahmen notwendig:

– **Bauliche Maßnahmen:**

- Ausbessern von starken Schlaglöchern und Unebenheiten mit Asphalt oder Schotter auf einer Strecke von ca. 3.700 m.
- Schottern eines beidseitigen Randstreifens (Bankett) zum gelegentlichen Überfahren durch den Bus und als Rückzugsraum für Fußgänger im Begegnungsfall (Breite ca. 75 cm).
- Seitliche Markierung der Fahrstrecke in einzelnen Kurvenbereichen und unübersichtlichen Bereichen mit Basaltstelen nach bereits an mehreren Stellen im Bergpark vorhandenem Vorbild (ca. 80 neue Stelen).
- Absichern und Wiederherstellen eines abgebrochenen Wegeabschnitts (ca. 50 m) oberhalb der ersten Kehre hinter dem Kaskadenrestaurant. Im gleichen Abschnitt auch Abtrag einer kleineren Kuppe im Fahrbahnbereich.
- Bau eines Wendeplatzes im Bereich südlich vom Herkulesplateau (Durchmesser ca. 15 m).
- Überprüfen des Steigungsverhältnisses in engen Kurvenbereichen mit dem einzusetzenden Bus und evt. geringfügiges höhenmäßiges Angleichen des Belags in einzelnen Kurvenbereichen.
- Regelmäßig durchzuführende Unterhaltungsarbeiten.

Die Kosten für diese baulichen Maßnahmen an der favorisierten Strecke werden auf ca. 89.000,- € netto geschätzt.

Der Planungsstand im Bereich des Herkules sieht den Rückbau der Vorfahrt vor dem Herkules und die neue, verbesserte fußläufige Erschließung des Besucherzentrums am Herkules vor.

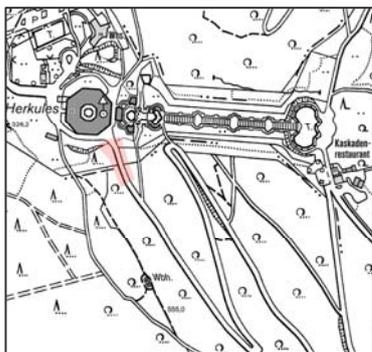
Die Anbindung des internen Parkbusses an die Straßenbahnlinie 1 ist durch die zeitliche Vertaktung sichergestellt. Die Option eines Haltepunktes am Stationsgebäude ist grundsätzlich gegeben. Qualifizierte Lösungsansätze werden mit der Weiterbearbeitung des Wettbewerbsergebnisses zur „Umgestaltung der Tulpenallee und angrenzender Freiflächen“ gesucht.

Die favorisierte Strecke für den Parkbus folgt von Wilhelmshöhe Park bis zur Löwenburg dem Verlauf der heutigen Linie 23. Dort erfolgt eine Wende, dann die Bergfahrt auf dem geteerten Weg zum Kaskaden-Restaurant. Weiter führt die Fahrstrecke vom Kaskadenrestaurant über den Serpentina-Wirtschaftsweg bis unterhalb des Oktogons am Herkules. Dort muss entweder eine kleine Wendeschleife errichtet oder eine Stichfahrt mit anschließender Rückwärtsfahrt durchgeführt werden. Im Falle einer kurzen Rückwärtsfahrt müsste das Fahrzeug mit zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen (z. B. Rückwärts-Kamera) ausgestattet sein, um keine Fußgänger zu gefährden.

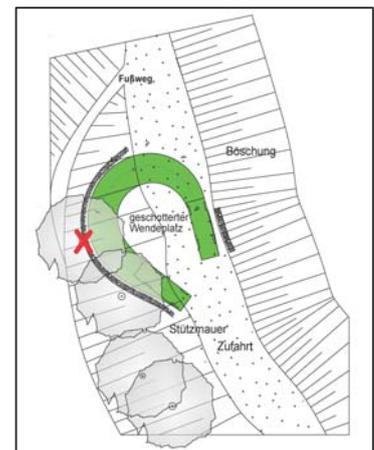
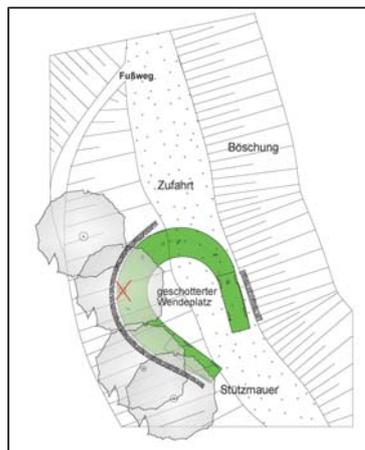


Lage der Wendeschleife an der Löwenburg nordwestlich der Löwenburg auf historischer Wegeführung

Für den Wendebereich am Herkules, der aus wasserdurchlässigem Material herzustellen ist, wurden zwei dicht nebeneinander liegende Standortvarianten aufgezeigt:



Lage möglicher Buswendeschleifen südlich vom Herkulesplateau



– Betriebskonzept

Auf dieses Linienkonzept wurde ein Betriebskonzept zugeschnitten, das mehrere flexible Bedienungsformen zulässt, je nach Bedarfslage. Der Parkbus sollte nur in den besucherstarken Zeiten fahren. In einem ersten Ansatz wurde folgendes Basisangebot empfohlen, das im Leistungsumfang bei Bedarf aufgestockt werden kann:

- Betriebszeit jährlich: 6 Monate im Jahr
- Angebot an allen Tagen mit Wasserspielen sowie an sogenannten (zusätzlichen) Eventtagen
- Betriebszeit täglich: 12.00 Uhr bis 17.00, eventuell 18.00 Uhr. Die Fahrplanentwürfe für Mittwochs und die Sonn- und Feiertage sind in der „Anlage 3“ abgebildet.

Beim Parkbus sind zwei Teilleistungen zu unterscheiden, die beide zeitgleich angeboten werden: a) Das Angebot auf dem Linienweg Parkplatz Ochsenallee – Herkules – Parkplatz Ochsenallee im 30 Minuten Rhythmus und b) mit dem zweiten Fahrzeug der Shuttlebusbetrieb von der Ochsenallee bis zum Schlossplateau ohne Fahrplan im Rhythmus von 5 oder 6 Minuten.

Bei diesem Angebotskonzept wird die Anzahl der heutigen Durchfahrten durch den Bergpark (ca. 8700 Durchfahrten mit traditioneller Dieselsechnik auf die Linie 23) ganz deutlich reduziert ohne die Angebotsqualität wirklich einzuschränken, sondern im Gegenteil gezielt und marktkonform zu verbessern.

Hinsichtlich der Betriebsführung und Kostentragung wird vorgeschlagen, dass auf der Basis einer Kooperationsvereinbarung zwischen MHK und der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) die KVG den Betrieb durchführt und sie für die dargebotenen Betriebsleistungen einen anteiligen Ausgleich durch Zuschuss zur Anschaffung der beiden notwendigen Fahrzeuge durch MHK erhält. Der Parkbus sollte kostenfrei benutzbar sein, auch um keine Hemmnisse durch ein Tarifsystem mit langen Abfertigungszeiten einzubauen, zumal der Kostendeckungsgrad nicht sehr hoch ist.

Der Parkbus erfordert ein spezielles Fahrzeug mit besonderem Design und Wiedererkennungswert. Hierzu wurden alle potentiellen Fahrzeugkonfigurationen auf der fahrzeugtechnischen Grundlage von Standardprodukten potentieller Hersteller identifiziert (ca. 20). Es zeigte sich, dass es nur etwa fünf oder sechs Hersteller gibt, die passende Busse in der gefragten Größe anbieten. Die Busse sollten etwa 20-25 Fahrgästen Platz bieten, mit großem Niederfluranteil ausgelegt und behindertengerecht sein, möglichst mit Erdgas, Autogas oder elektrisch betrieben werden können, eine hohe Fahrdynamik bieten und geringe Ausmaße und Wendekreise haben.

Favorit ist das französische Modell „Gruau Microbus“ mit Elektroantrieb und nur 7 Meter Wendekreis, das bereits in vielen französischen Städten und z. B. in der Innenstadt der Kasseler Partnerstadt Florenz zum Einsatz kommt.

Gruau Microbus, Frankreich

Vertrieb Deutschland: Göppel-Bus GmbH



Le Gruau Microbus est un minibus de 22 places.

Il existe en trois versions :

thermique

hybride (plus commercialisée)

électrique

www.gruau.com

MICROBUS - Wirtschaftlich, wenn der Midi-Bus noch zu groß ist!

Der lediglich 5,46 m lange und 2,08 m breite, stufenlose MICROBUS aus dem Hause GRUAU bietet Platz für 21 Fahrgäste und ist so durch seine Wendigkeit ideal für den Einsatz in engen, verwinkelten Altstadtstraßen.

Die großflächige Rundum-Verglasung macht den Innenraum hell und freundlich - ist das Fahrzeug dann noch mit dem optional verfügbaren Glasdach ausgestattet, bietet sich dem Fahrgast erstaunliche Panoramasicht!

Der MICROBUS lässt sich so auch optimal für touristische Zwecke nutzen!

Anpassung des Konzeptes an das Ergebnis der Beratung im 5. Welterbeworkshop

Am 27. / 28. August 2009 fand der 5. Welterbeworkshop im Schlosshotel Bad Wilhelmshöhe statt. Dabei wurde den Teilnehmern das oben beschriebene Konzept zum Parkbus und Bergparkbus vorgestellt.

Anschließend wurden von dem Gremium Empfehlungen dazu ausgesprochen. So wird empfohlen, *„dass die beiden Busse nicht in Konkurrenz zueinander stehen sollten und daher ihre Endpunkte zu modifizieren wären. D.h. der „attraktivere“ Parkbus sollte nur bis zum Kaskadenrestaurant fahren und nicht bis zum Herkulesbauwerk, damit ein bisher „unberührter“ Weg (der Serpentinweg) nicht neu in das Verkehrskonzept hinzugenommen werde und nach wie vor verkehrsfrei bleibe. Besucher – ob alt oder jung –, die zum Herkulesplateau gelangen möchten, können den anderen Bus verwenden“.*

Diesem Votum soll gefolgt werden. Damit ergeben sich folgende Auswirkungen bezüglich des zunächst vorgeschlagenen Konzeptes für den Parkbus:

– Bauliche Maßnahmen

Es ergibt sich die Notwendigkeit einer Buswendemöglichkeit am Kaskadenrestaurant (anstelle der Wendeschleife am Herkulesplateau). Die Möglichkeiten einer solchen Wendemöglichkeit wurden vor Ort überprüft und skizziert:



Parkplatzzufahrt am Kaskadenrestaurant



Lage der Wendeschleife im Bereich der vorhandenen Parkplatzzufahrt am Kaskadenrestaurant

– **Betriebskonzept**

Das Votum der Workshopteilnehmer hat Auswirkungen auf den Fahrplan, die Betriebsleistungen, die Möglichkeiten des Fahrzeugeinsatzes und die Betriebskosten, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

- **Fahrplan:** durch die eingesparte Zeit (Kaskadenrestaurant – Herkules und zurück) besteht einerseits die Möglichkeit, die Löwenburg in beiden Richtungen anzufahren und andererseits ergeben sich verlängerte Wendezeiten, die in dem Fahrplanentwurf zur Endhaltestelle Kaskadenrestaurant zugeordnet werden, um den Anschluss von und zur Straßenbahnlinie 1 möglichst zu verkürzen. Die Wendezeiten wurden dabei so gestaltet, dass sie für die Pausenregelung im Dienstplan nutzbar sind. Die dementsprechend angepassten Fahrplanentwürfe für Mittwochs und die Sonn- und Feiertage sind in der Anlage 3 dargestellt.

– **Verkehrswirtschaftliche und verkehrliche Analyse und Gegenüberstellung und weitere Optionen**

Die Gegenüberstellung des heutigen Angebotes mit dem vorgeschlagenen Konzept zeigt einige interessante Aspekte der Optimierung.

- **Betriebsleistung:** die Ergebnisse eines Vergleichs der jährlichen Betriebsleistungen und -kosten der Linie 23-Ist mit denen der Linie 23-neu und dem Parkbus zeigt die folgende Tabelle:

	Kosten bei 2,50€ pro Km	Betriebsleistung in Bus-km	Fahrtenpaare pro Jahr	Fahrzeiten pro Jahr	Umlaufzeiten pro Jahr
Verkehr der Linie 23 Ist	153.215 €	61.286 km	8.760	2403:22	4009:22
Linie 23 neu	24.827 €	9.931 km	1.386	323:24	346:30
Parkbus	14.204 €	5.682 km	1.293	224:48	406:30
Verkehr neu:	39.031 €	15.612 km	2.679	548:12	753:00

Tabelle: Vergleich der jährlichen Betriebsleistungen der Linie 23-Ist und der Linie 23-neu mit dem Parkbus; aktueller Kostensatz für Linie 23-Ist wurde exemplarisch durchgehend angesetzt.

Dabei verkehren sowohl die Linie 23 neu als auch der Parkbus mit beiden Bedienungsformen (1. Langfahrt zum Kaskadenrestaurant, 2. kurze Shuttlefahrt zum Schlossplateau) ausschließlich an den Tagen mit Wasserspielen. Der Shuttle-Bus verkehrt zusätzlich an den ereignisreichen oder besucherstarken Tagen im Bergpark.

Die Tabelle zeigt, dass die Reduzierung auf Betriebszeiten von 12 -17 Uhr und die eingeschränkten Betriebstage (Tage mit Wasserspielen im Bergpark), sowie die Rücknahme der Linienbedienung bis zum Kaskadenrestaurant zu erheblichen Einsparungen der Leistungen und Kosten bei verbessertem nachfrageorientiertem Angebot führt. Die Umsetzung des Votums der Weiterbekommission hat insbesondere die Auswirkung, dass die Verkehrsbelastung im Bergpark von derzeit 8.760 Fahrtenpaaren im Jahr auf unter 15% (1.293) sinkt.

Die Rücknahme der Herkulesbedienung durch den Parkbus führt allerdings auch dazu, dass Besucher mit eingeschränkter Mobilität (die Zielgruppe des Parkbusses) entweder den Herkules innerhalb des Bergparks nur schwer erreichen können (nämlich zu Fuß über den Serpentinweg) oder den normalen ÖPNV (Linie 23 neu) außerhalb des Parks benutzen müssen.

- **Betriebseinsatz:** Allerdings bietet das angepasste Konzept auch Chancen zu einem optimierten Betriebseinsatz: aufgrund des derzeitigen Standes der Entwicklung der Lithium-Ionentechnik in der Akku-Herstellung bei dem Elektroantrieb besteht nach wie vor die Problematik der begrenzten Reichweite von höchstens 120 km. Bei dem Vergleich der Betriebsleistungsdaten des originären Konzepts und des Konzepts der verkürzten Linienführung fällt auf, dass die Fahrzeug-Km pro Tag von etwa 150 km durch die Linienverkürzung und den zeitlich eingeschränkten Verkehr auf knapp die Hälfte (73 Km) schrumpfen. Die tägliche Fahrleistung liegt damit unter der Reichweite des Fahrzeugs und der Betriebseinsatz vereinfacht sich erheblich, weil der Kleinbus mit leeren Batterien während des Einsatzes nicht gegen ein Fahrzeug mit vollen Akkus ausgetauscht werden muss. Außerdem eröffnen sich Möglichkeiten, auch das zweite Fahrzeug bedarfsabhängig verstärkt einsetzen zu können, denn die Akkus beider Kleinbusse müssen nicht wechselseitig am Tage aufgeladen werden, sondern diese Vorgänge könnten auf die Nacht verlagert werden.
- **Weitere Fahrplanoption:** Würde auf die Bedienung der Löwenburg verzichtet, so ergäbe sich die Möglichkeit, dass der Parkbusverkehr mit einem Fahrzeug im Viertelstundentakt erfolgen könnte. Auch mit der Bedienung der Löwenburg in nur einer Richtung (z.B. bei der Bergfahrt) könnten für einen begrenzten Zeitbereich zwei Fahrtenpaare in einer halben Stunde erledigt werden, ohne den Dienstplan zu gefährden (Pausenproblematik).

3.6 Reisebusse im Bergpark – Verkehrszeiten und Kontingentierung

Die angemeldeten Reisebusse, die einen Reiseführer von Kassel Tourist oder dem Verein der Gäste- und Museumsführer in Anspruch nehmen und den Bergpark durchfahren, sind in der Anzahl und in ihrer Verteilung auf Monate und Wochentage empirisch erfasst (ca. 330 Fahrten pro Jahr). Hierin sind bereits die von Kassel Tourist an Samstagen durchgeführten Stadtrundfahrten enthalten. An Samstagen, die ansonsten vergleichsweise besucherschwache Tage darstellen, finden fast 50 % aller Fahrten statt. Trotz ihres kleinen Anteils am Verkehrsmarkt (ca. 2%) wird diesem Angebot eine touristische Bedeutung aus kommunaler Sicht beigemessen, zumal die Effizienz, gemessen in Besucher je Fahrt, sehr hoch ist.

Es wird vorgeschlagen, das Angebot weiter aufrechtzuerhalten. An den besucherstarken Tagen mit Wasserspielen soll der Park zukünftig den Fußgängern vorbehalten sein. Die Durchfahrt ist an diesen Tagen für die Reisebusse untersagt. Als Alternative wird die Fahrt zum Herkules außerhalb des Parks vorgeschlagen. Damit würden aus heutiger Sicht im Jahr ca. 300 Reisebusse durch den Bergpark fahren. Diese Anzahl sollte auch in Zukunft durch feste Kontingente von maximal 350 Durchfahrten erlaubt sein. Art und Weise der Kontingentierung sollten z. B. in den Nutzungsrichtlinien der MHK für den Bergpark festgeschrieben werden.

Der derzeitige Haltepunkt auf dem Schlossplateau sollte zur Einfahrt in die Kommunalstraße verlegt werden; von dort führt ein Fußweg bequem zum Schloss. Nach dem Kurzaufenthalt erfolgt die Weiterfahrt zur Löwenburg. Alle nicht angemeldeten Reisebusse ohne Durchfahrerlaubnis fahren die Busstellplätze an den Parkplätzen Ochsenallee oder Herkules an - eine Parkdurchfahrt ist für sie nicht gestattet.

Dieses Konzept hat in den Beratungen im Welterbeworkshop am 27./28. August 2009 Kritik erfahren, weil die überwiegende Zahl der Experten die Parkdurchfahrt der großen Reisebusse als sehr problematisch erkannt hat. Von daher wurde im Protokoll dazu festgehalten: "Des Weiteren sind die Reisebusse, die derzeit durch den Bergpark fahren, im Managementplan auf den Prüfstand zu stellen."

3.7 Straßenbahnneubaustrecken

- Straßenbahn (Linie 1) zum Schlossplateau

Die Idee einer Verlängerung der Straßenbahntrasse über die heutige Endhaltestelle hinaus bis zum Schlossplateau ist in der Öffentlichkeit mit großem Interesse verfolgt worden und hat viele Befürworter gewonnen. Diese Idee wurde von der Kasseler Verkehrsgesellschaft (KVG) aufgegriffen - die KVG stände bei Umsetzung eines solchen Vorhabens als Betreiber zur Verfügung.

Im Januar 2008 wurde die Möglichkeit der Straßenbahnverlängerung vom Büro für Stadt- und Verkehrsplanung BSV, Aachen mit Hilfe von Plänen, Querschnitten und Visualisierungen dargestellt und auf dieser Grundlage im Welterbeworkshop intensiv beraten.



Die Kommission urteilte nach Vorstellung dieser Untersuchung wie folgt: *„Eine Straßenbahntrasse, ob entlang der Tulpenallee oder durch die nördlich angrenzenden Nutzgärten geführt, stellt zwangsläufig eine Zäsur des Parks dar (Oberleitungen und Trassenführung werden als äußerst störend empfunden). Vor diesem Hintergrund kann und darf ein öffentliches Verkehrssystem nur an den Park heran und nicht weiter in ihn hineingeführt werden, da ansonsten eine Teilung der Parkanlage die Folge wäre.“*

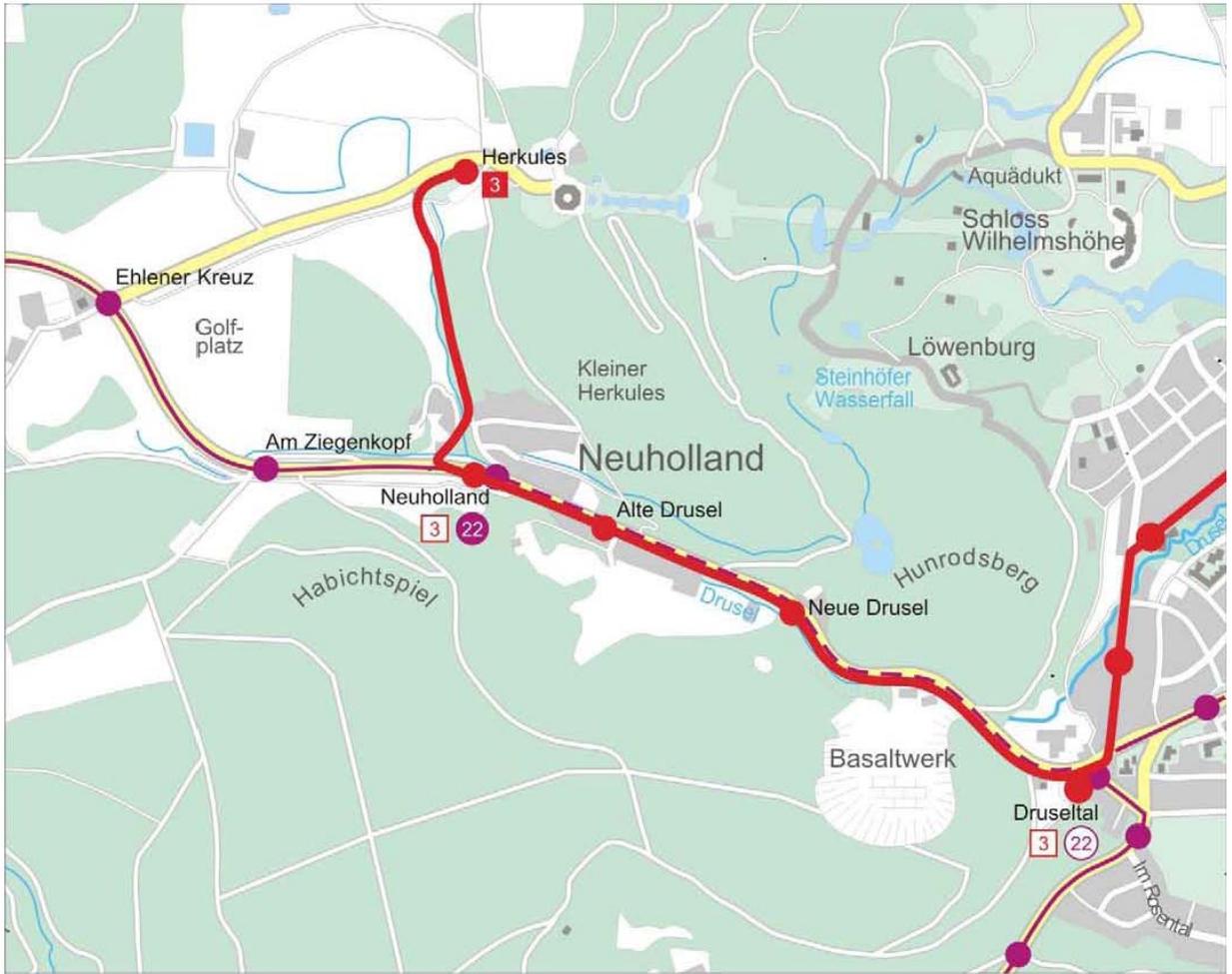
Die Kommission stützt damit die Auffassung des Bau- und Kulturdezernates der Stadt Kassel. Der Bau einer Straßenbahntrasse mit den notwendigen technischen Einbauten hätte die Unversehrtheit des Parkgefüges infrage gestellt und die Bemühungen der Integration der Tulpenallee als Parkstraße ad absurdum geführt. Hier hat der sensible Umgang mit historischen Strukturen Vorrang vor einer „modernen“ ÖPNV-Erschließung. Die Stärkung der Straßenbahnlinie 1 als Kulturbahn, sowie die strategisch richtig gelegene und sich gut in die Landschaft integrierende Endhaltestelle dazu, bleiben hiervon unberührt.

– Herkulesbahn

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Kassel hat am 1. Oktober 2007 folgenden Beschluss gefasst:

„Die Stadtverordnetenversammlung unterstützt die unvoreingenommene Prüfung der Wiedereinführung der Herkulesbahn. Der Magistrat wird aufgefordert, gemeinsam mit der KVG eine Vorentwurfsplanung für die Umsetzung und Finanzierung der Herkulesbahn zu entwickeln und der Stadtverordnetenversammlung zur Entscheidung vorzulegen. Dabei ist anhand der Bedarfsanalyse die Förderfähigkeit des Projektes zu prüfen, eine Trassenplanung zu erarbeiten und ein Betriebskonzept zu entwickeln. Darüber hinaus wird der Magistrat aufgefordert, gemeinsam mit der Kassel Tourist GmbH zu prüfen, welche Vermarktungsmöglichkeiten es für eine Herkulesbahn im Rahmen einer Museumslandschaft Hessen und des allgemeinen Tourismus gibt. Das Projekt soll, wenn es durch GVFG-Mittel förderfähig ist, zudem in den Nahverkehrsplan als Ziel mit aufgenommen werden.“

Eine Entscheidung über Bau und Betrieb der Straßenbahnstrecke zum Herkules soll auf der Grundlage der Entscheidung der UNESCO zur Anerkennung des Bergparks als Weltkulturerbe getroffen werden. Eine welterbeverträgliche und finanzierbare Realisierung der Herkulesbahn wird begrüßt.

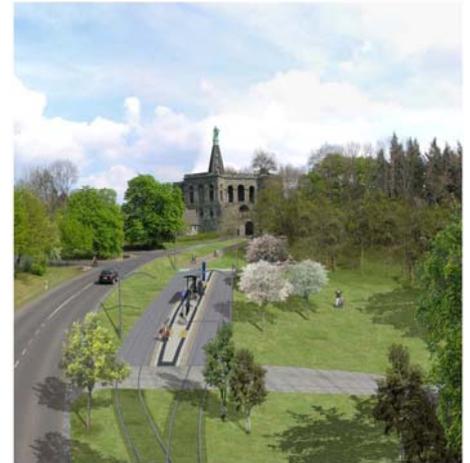


Vorgesehener Trassenverlauf Herkulesbahn (rot)



Visualisierung Trasse der Herkulesbahn im Druseltal

Variante (a)
Endhaltestelle mit „Stumpfgleis“



Variante (b)
Endhaltestelle mit Wendeschleife



Im Weiterbeworkshop am 27./28. August wurde die Planung vorgestellt. Die Beratungsergebnisse wurden wie folgt protokolliert:

„Von den Experten wird betont, dass die in der Simulation gezeigte Straßenbahnhaltestelle denkmalunverträglich sei. Über die Weiterbeverträglichkeit kann derzeit keine Stellungnahme abgegeben werden, da der Stand der Planungen dies nicht zulasse.“

Aus diesem Votum folgt eine alternative Planung der Endhaltestelle, die die KVG für möglich hält. Im Übrigen bleibt die Beratung und Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung zu der gesonderten Beschlussvorlage abzuwarten. Sofern das Projekt danach weiterverfolgt wird, wäre eine erneute Beratung im Weiterbeworkshop zu empfehlen.

Literaturliste:

- (1) Hessische Ministerium für Wissenschaft und Kunst: Gutachten Museumslandschaft Kassel, Wiesbaden 2005. Auftragnehmer: Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt, Gerhard Brand in Zusammenarbeit mit bogner .cc, Wien, Dieter Bogner
- (2) Broschüre Museumslandschaft Kassel anlässlich des vom Hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst in Auftrag gegebenen Masterplans zur Kasseler Museumslandschaft, Wiesbaden. Auftragnehmer: AS&P - Albert Speer & Partner GmbH, Frankfurt
- (3) Neuordnung der Museumslandschaft Kassel. Dokumentation des bürgerschaftlichen Beteiligungsprozesses in der Stadt Kassel, Magistrat der Stadt Kassel, Kulturamt und Denkmalpflege (Redaktionsschluss Juli 2007)
- (4) Stadtteilentwicklungskonzept Bad Wilhelmshöhe, April 2006. Auftragnehmer: ANP – Architektur und Nutzungsplanung Michael Bergholter, Barbara Ettinger-Brinckmann, 34130 Kassel + PGN Planungsgruppe Nord, Kassel
- (5) Variantenuntersuchung zur Führung des internen Personenverkehrs im Bergpark Kassel Wilhelmshöhe, März 2009. Auftragnehmer: PLF Planungsgemeinschaft Landschaft + Freiraum, Kassel
- (6) Betriebskonzept für die Erschließung des Bergparks Bad Wilhelmshöhe, Abschlussbericht, Juni 2005. Auftragnehmer: PBK Planungs- und Beratungsbüro Kampe, Calden
- (7) Planerische Darstellung einer möglichen Straßenbahnverlängerung zum Schlossplateau, Januar 2008. Auftragnehmer: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GMBH, Aachen.
- (8) Gesamtverkehrsgutachten zur Erschließung des Bergparks in Bad Wilhelmshöhe, November 2007. Auftragnehmer: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GMBH, Aachen
- (9) Protokolle der Projektsitzungen Museumslandschaft Kassel, AG Stadtplanung und Verkehr vom 16.09.2008, vom 03.12.2008 und vom 26.03.2009
- (10) Broschüre Museumslandschaft Kassel, Masterplan Bergpark Bad Wilhelmshöhe (Entwurf), Dezember 2006. Auftragnehmer: ANP und H+M, PMMLK, Kassel
- (11) Protokoll Museumslandschaft Kassel, I. Workshop Welterbe vom 16.01.07 – 17.01.07. Auftragnehmer: ANP und H+M Kassel
- (12) Protokoll Museumslandschaft Kassel, II. Workshop Welterbe vom 29.08 – 31.08.07. Auftragnehmer: ANP und H+M Kassel
- (13) Broschüre Museumslandschaft Kassel zum Welterbe-Workshop II vom 29. bis 31.08.07. Stand 17.08.2007. Auftragnehmer: ANP und H+M Kassel
- (14) Protokoll Museumslandschaft Kassel, Fortsetzung II. Workshop Welterbe am 06.11.2007. Auftragnehmer: ANP und H+M Kassel
- (15) Protokoll Museumslandschaft Kassel, III. Workshop Welterbe vom 11.02 – 12.02.08. Auftragnehmer: ANP und H+M Kassel

- (16) Protokoll Landesamt für Denkmalpflege Hessen, IV. Welterbeworkshop vom 21.08 – 22.08.2008 in Kassel.
- (17) Parkpflegewerk Park Wilhelmshöhe Kassel (Horst Becker und Michael Karosch), Verwaltung der Staatlichen Schlösser und Gärten Hessen, Bad Homburg v.d. Höhe. Verlag Schnell + Steiner, Regensburg 2007.
- (18) Arbeitspapier Kurzfassung Interne Erschließung des Bergparks in Bad Wilhelmshöhe mit Übersichtsplan, Carl Flore und Marion Fischer-Ebel, Amt für Stadtplanung, Kassel, 08. April 2009.
- (19) Protokoll Landesamt für Denkmalpflege Hessen, V. Welterbeworkshop vom 27.08 – 28.08.2009 in Kassel.

ANLAGE 1

In dem Gutachten von BSV wurden folgende Planungsempfehlungen abgegeben:

- Die Idee einer Kulturbahn Linie 1 als Verbindung Innenstadt – Bergpark wird vom Gutachter voll unterstützt.
- Die Reorganisation des Großparkplatzes an der Ochsenallee vor allem durch Markierung ist eine Schlüsselmaßnahme für die Bewältigung des ruhenden Verkehrs. Dies ermöglicht eine deutliche Kapazitätssteigerung, und zwar in dem Maße, dass auch zu den Zeiten starker Nachfrage der potenzielle Wegfall des sog. Brandt-Stopf-Parkplatzes kompensiert werden kann.
- Verzicht auf die Erhebung von Parkgebühren.
- Der Bustourismus ist nach vorliegenden Zahlen eher schwach entwickelt. Die Busparkplätze sollten im Zuge der Reorganisation des Parkplatzes an der Ochsenallee ebenfalls neu geordnet werden.
- Aufgrund der Befragungsdaten wird ein Bedarf für eine Verbindung durch ein Verkehrsmittel zwischen dem Eingangstor Bergpark Wilhelmshöhe und dem Eingangstor Herkules gesehen. Dieses Verkehrsmittel müsse jedoch hinsichtlich der Maßstäblichkeit, der technischen und ökologischen Parameter usw. dem Ort angepasst sein und keinen Ausbau der Serpentinstraße erfordern. Ein klassischer Standardlinienbus ist somit nicht geeignet. Diese Fahrroute wird für eine solche Verbindung favorisiert, zumal die Fußgängerzählungen eine nur sehr geringe Frequenz ergaben, so dass ein Miteinander von Fuß- und Radweg und Verkehrsmittelführung machbar sei. Die Serpentinstraße müsse jedoch angesichts der zahllosen Schlaglöcher dringend instand gesetzt werden. Zu dem Verkehrsmittel kann noch keine Aussage getroffen werden, eine vertiefende Betrachtung und Abwägung der Alternativen ist notwendig.
- Diese Verbindung innerhalb des Bergparks könne und solle auch die Verbindung von der jetzigen Endhaltestelle der Straßenbahn zum Schlossplateau mit anbieten (Kombination von interner Bergparkerschließung und Shuttletransport Parkplatz Ochsenallee – Schlossplateau). Aufgrund der grundsätzlichen strategischen Ausrichtung des Verkehrssystems und der Nachfragedaten, wie sie sich aus den Erhebungen und kontinuierlichen Zählungen ergeben, kann der Bedarf für einen Shuttlebus zwischen heutiger Endhaltestelle der Straßenbahn und dem Schlossplateau nicht abgeleitet werden.
- Aus gleichen Gründen wird auch kein Bedarf für eine Straßenbahnverlängerung gesehen, zumal die Einfügung der Trasse in den Bergpark als äußerst problematisch gesehen wird.
- Die Reaktivierung der Herkulesbahn hat im Konzept von BSV keinen Platz. Sie ist aufgrund der verkehrlichen Nachfragedaten nicht zu begründen und ist als unbezahlbares Vorhaben auf keinen Fall zu empfehlen.
- In gleicher Weise ergibt es keinen Sinn, eine Omnibuslinie zwischen den beiden Polen Eingangstor Bergpark Wilhelmshöhe und Herkules außerhalb des Parkgeländes einzurichten.

- Die verschiedenen Varianten zu einer Verlagerung der Tulpenallee wurden in ihrem gesamten landschaftsplanerischen und verkehrlichen Kontext intensiv betrachtet. Der Versuch, weitere verträgliche Trassenführungen zu finden, führte nicht zum Erfolg. Im Ergebnis kann keine Verlagerung der Tulpenallee befürwortet werden. Der Bau einer Umgehung führt zu einem nicht vertretbaren Eingriff in Natur und Landschaft und schädigt das einmalige Landschaftsbild nachhaltig.
- Für die Tulpenallee wird demgegenüber ein Konzept der städtebaulichen Integration und Verkehrsberuhigung empfohlen, um die Trennwirkung aufzuheben bzw. zu reduzieren. Folgende zentralen Elemente werden vorgeschlagen: Primäre Neugestaltung auf der Grundlage eines Wettbewerbs im Bereich des Schlossplateaus, sinnvollerweise im Zusammenhang mit der Konzeption für eine Hotelerweiterung bzw. einen Hotelneubau, um eine platzartige Gesamtsituation zu schaffen. Umbau der Tulpenallee auf dem Abschnitt bis zur Einmündung der Mulangstraße mit einem Querschnitt von 5,50 bis 6,00 Metern und Verzicht auf fahrbahnbegleitende Gehwege, die in Zukunft sämtlich im Park geführt werden. Einrichtung eines Tempo 30 Bereichs. Prüfung eines farblich angepassten Bitumenbelags nach dem Vorbild „Großer Garten“ in Dresden.

ANLAGE 2

Vorhaben von Land und Stadt im Rahmen der „Kooperationsvereinbarung Kultur“

- Sicherung und Instandsetzung des Herkulesbauwerks
- Sanierung Löwenburg
- Instandsetzung und Ausbau des Weißensteinflügels mit südlichem Verbindungsanbau
- Sanierung Ballhaus
- Sanierung Alte Post
- Sanierung Landesmuseum
- Erneuerung und Umbau der Neuen Galerie
- Instandsetzung und Herrichtung Marstall und Ökonomiegebäude
- Ankauf und Herrichtung Bunsenstraße als Depot
- Instandsetzung der Parkarchitekturen
- Instandsetzung der Wasserwege
- Verbesserung der vorhandenen Parkgastronomie, 1. Bauabschnitt
- Neubau eines Gartenbetriebshofs
- Instandsetzung der Reithalle
- Klimatisierung Fridericianum
- Instandsetzung der Außenanlagen der Löwenburg
- Instandsetzung der Alten Wache
- Zur Qualitätssicherung ist für alle Neubauvorhaben die Durchführung von Wettbewerbe vorgesehen.
- Brüder-Grimm-Museum
- Sanierung und Erweiterung des Stadtmuseums
- Aufbau eines documenta Zentrums
- Modernisierung des Südflügels des Kulturbahnhofs
- Bauleitplanung Bergpark
- Baumassenstudie Schlosshotel
- Gesamtverkehrsgutachten zur Erschließung des Bergparks
- Umgestaltung Tulpenallee
- Neubau Besucherzentrum Herkules
- Sanierung Besucherzentrum Schloss / Bergpark Wilhelmshöhe

ANLAGE 3

Fahrplanentwurf Mittwochs und Sonn- und Feiertags mit Bedienung Herkules durch Parkbus

PBK, Bearbeiter: Helmut Kampe
Stand: 29.10.2009

Fahrplan Mittwoch (Ausschnitt mittags)
Herkulesbedienung durch
die Linien 22, 23 (neu) und den Parkbus

Verkehrliche Erschließung
Bergpark Wilhelmshöhe

Bergfahrt	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Linie	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22
Wilhelmshöhe Park		11:40	11:54		12:10	12:24		12:40	12:54	
Kurklinik Habichtswald		11:41			12:11			12:41		
Schloß Wilhelmshöhe			11:55			12:25			12:55	
Brabanter Straße		11:43			12:13			12:43		
Waldorfschule		11:44			12:14			12:44		
Hugo-Preuß-Straße		11:45			12:15			12:45		
Aquädukt			11:56			12:26			12:56	
Druseltal	11:34	11:46		12:04	12:16		12:34	12:46		13:04
Plutogrotte			11:57			12:27			12:57	
Löwenburg			11:59			12:29			12:59	
Steinhöfer Wasserfall			12:00			12:30			13:00	
Senioren-Wohnsitz	11:35			12:05			12:35			13:05
Am Steinbruch	11:35			12:05			12:35			13:05
Neue Drusel	11:36			12:06			12:36			13:06
Alte Drusel	11:36			12:06			12:36			13:06
Kaskaden-Restaurant			12:03			12:33			13:03	
Neuholland	11:38	11:50		12:08	12:20		12:38	12:50		13:08
Am Ziegenkopf	11:39			12:09			12:39			13:09
Ehlerer Kreuz	11:41			12:11			12:41			13:11
Herkules Oktogon			12:07			12:37			13:07	
Herkules	11:44	11:55		12:14	12:25		12:44	12:55		13:14
Essigberg	11:48			12:18			12:48			13:18
Hohes Gras	11:49						12:49			
Habichtswald Ehlen				12:23						13:23

Talfahrt	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Linie	23 neu	22	Parkbus	23 neu	22	Parkbus	23 neu	22	Parkbus	23 neu
Habichtswald Ehlen					12:24					
Hohes Gras		12:08						13:08		
Essigberg		12:09			12:39			13:09		
Herkules	11:57	12:14		12:27	12:44		12:57	13:14		13:27
Herkules Oktogon			12:08			12:38			13:08	
Ehlerer Kreuz		12:16			12:46			13:16		
Am Ziegenkopf		12:17			12:47			13:17		
Neuholland	12:01	12:19		12:31	12:49		13:01	13:19		13:31
Kaskaden-Restaurant			12:11			12:41			13:11	
Alte Drusel		12:20			12:50			13:20		
Neue Drusel		12:21			12:51			13:21		
Am Steinbruch		12:22			12:52			13:22		
Abzweig Löwenburg			12:15			12:45			13:15	
Löwenburg			-			-			-	
Plutogrotte			12:16			12:46			13:16	
Druseltal	12:04	12:24		12:34	12:54		13:04	13:24		13:34
Aquädukt			12:17			12:47			13:17	
Hugo-Preuß-Straße	12:05			12:35			13:05			13:35
Waldorfschule	12:06			12:36			13:06			13:36
Brabanter Straße	12:07			12:37			13:07			13:37
Schloß Wilhelmshöhe			12:18			12:48			13:18	
Kurklinik Habichtswald	12:08			12:38			13:08			13:38
Wilhelmshöhe Park	12:10		12:19	12:40		12:49	13:10		13:19	13:40

Die Linie 23 neu und der Parkbus verkehren nur in den Sommermonaten (1. Mai bis 31. Oktober) an den Tagen mit Wasserspielen im Bergpark
Linie 23 neu: blaue Schrift: 12-17 Uhr, grüne Schrift: Option ab 10 Uhr bzw. bis 18 Uhr

Bergfahrt	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Linie	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22
Wilhelmshöhe Park		12:00	12:02		12:30	12:32		13:00	13:02	
Kurklinik Habichtswald		12:01			12:31			13:01		
Schloß Wilhelmshöhe			12:03			12:33			13:03	
Brabanter Straße		12:03			12:33			13:03		
Waldorfschule		12:04			12:34			13:04		
Hugo-Preuß-Straße		12:05			12:35			13:05		
Aquädukt			12:04			12:34			13:04	
Druseltal	11:45	12:06		12:15	12:36		12:45	13:06		13:15
Plutogrotte			12:05			12:35			13:05	
Löwenburg			12:07			12:37			13:07	
Steinhöfer Wasserfall			12:08			12:38			13:08	
Senioren-Wohnsitz	11:46			12:16			12:46			13:16
Am Steinbruch	11:46			12:16			12:46			13:16
Neue Drusel	11:47			12:17			12:47			13:17
Alte Drusel	11:47			12:17			12:47			13:17
Kaskaden-Restaurant			12:10			12:40			13:10	
Wanderweg Asch			12:11			12:41			13:11	
Neuholland	11:49	12:10		12:19	12:40		12:49	13:10		13:19
Am Ziegenkopf	11:50			12:20			12:50			13:20
Ehlerer Kreuz	11:52			12:22			12:52			13:22
Kaskaden			12:13			12:43			13:13	
Herkules Oktogon			12:15			12:45			13:15	
Herkules	11:55	12:15		12:25	12:45		12:55	13:15		13:25
Essigberg	11:59						12:59			

Talfahrt	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
Linie	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22
Essigberg	12:01						13:01			
Herkules	11:55	12:17		12:31	12:47		12:55	13:17		13:31
Herkules Oktogon			12:17			12:47			13:17	
Kaskaden			12:18			12:48			13:18	
Ehlerer Kreuz				12:33						13:33
Am Ziegenkopf	12:04			12:34			13:04			13:34
Neuholland	12:06	12:21		12:36	12:51		13:06	13:21		13:36
Wanderweg Asch			12:19			12:49			13:19	
Kaskaden-Restaurant			12:20			12:50			13:20	
Alte Drusel	12:07			12:37			13:07			13:37
Neue Drusel	12:08			12:38			13:08			13:38
Am Steinbruch	12:09			12:39			13:09			13:39
Abzweig Löwenburg			12:24			12:54			13:24	
Löwenburg			-			-			-	
Plutogrotte			12:25			12:55			13:25	
Druseltal	12:11	12:24		12:41	12:54		13:11	13:24		13:41
Aquädukt			12:26			12:56			13:26	
Hugo-Preuß-Straße		12:25			12:55			13:25		
Waldorfschule		12:26			12:56			13:26		
Brabanter Straße		12:27			12:57			13:27		
Schloß Wilhelmshöhe			12:27			12:57			13:27	
Kurklinik Habichtswald		12:28			12:58			13:28		
Wilhelmshöhe Park		12:30	12:28		13:00	12:58		13:30	13:28	

An Event- und Feiertagen zusätzlich: Shuttle-Bus etwa im 5-6-Minuten-Takt zwischen Wilhelmshöhe Park und Schloßplateau (Einsatz abhängig von der Nachfrage)

Die Linie 23 neu und der Parkbus verkehren nur in den Sommermonaten (1. Mal bis 31. Oktober) an den Tagen mit Wasserspielen im Bergpark

Linie 23 neu: blaue Schrift: 12-17 Uhr, grüne Schrift: Option ab 10 Uhr bzw. bis 18 Uhr

Fahrplanentwurf Mittwochs und Sonn- und Feiertags mit Bedienung Kaskadenrestaurant durch Parkbus

PBK, Bearbeiter: Helmut Kampe
Stand: 29.10.2009

Fahrplan Mittwoch (Ausschnitt mittags)
Herkulesbedienung durch die Linien 22 und 23-neu

Verkehrliche Erschließung
Bergpark Wilhelmshöhe

Bergfahrt	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	Linie	22	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu
Wilhelmshöhe Park		11:57		12:10	12:27		12:40	12:57		13:10	
Kurklinik Habichtswald				12:11			12:41			13:11	
Schloß Wilhelmshöhe		11:58			12:28			12:58			
Brabanter Straße				12:13			12:43			13:13	
Waldorfschule				12:14			12:44			13:14	
Hugo-Preuß-Straße				12:15			12:45			13:15	
Aquädukt		11:59			12:29			12:59			
Druseltal	11:34		12:04	12:16		12:34	12:46		13:04	13:16	
Plutogrotte		12:00			12:30			13:00			
Steinhöfer Wasserfall		12:01			12:31			13:01			
Löwenburg		12:02			12:32			13:02			
Steinhöfer Wasserfall		12:03			12:33			13:03			
Senioren-Wohnsitz	11:35		12:05			12:35			13:05		
Am Steinbruch	11:35		12:05			12:35			13:05		
Neue Drusel	11:36		12:06			12:36			13:06		
Alte Drusel	11:36		12:06			12:36			13:06		
Kaskaden-Restaurant		12:05			12:35			13:05			
Wanderweg Asch		-			-			-			
Neuholland	11:38		12:08	12:20		12:38	12:50		13:08	13:20	
Am Ziegenkopf	11:39		12:09			12:39			13:09		
Ehlener Kreuz	11:41		12:11			12:41			13:11		
Kaskaden		-			-			-			
Herkules Oktogon		-			-			-			
Herkules	11:44		12:14	12:25		12:44	12:55		13:14	13:25	
Essigberg	11:48		12:18			12:48			13:18		
Hohes Gras	11:49					12:49					
Habichtswald Ehlen			12:23						13:23		
Talfahrt	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
	Linie	22	Parkbus	23 neu	22	Parkbus	23 neu	22	Parkbus	23 neu	22
Habichtswald Ehlen				12:24						13:24	
Hohes Gras	12:08						13:08				
Essigberg	12:09			12:39			13:09			13:39	
Herkules	12:14		12:27	12:44		12:57	13:14		13:27	13:44	
Herkules Oktogon		-			-			-			
Kaskaden		-			-			-			
Ehlener Kreuz	12:16			12:46			13:16			13:46	
Am Ziegenkopf	12:17			12:47			13:17			13:47	
Neuholland	12:19		12:31	12:49		13:01	13:19		13:31	13:49	
Wanderweg Asch		-			-			-			
Kaskaden-Restaurant		12:15			12:45			13:15			
Alte Drusel	12:20			12:50			13:20			13:50	
Neue Drusel	12:21			12:51			13:21			13:51	
Am Steinbruch	12:22			12:52			13:22			13:52	
Steinhöfer Wasserfall		12:17			12:47			13:17			
Löwenburg		12:18			12:48			13:18			
Steinhöfer Wasserfall		12:19			12:49			13:19			
Plutogrotte		12:55			13:25			13:55			
Druseltal	12:24		12:34	12:54		13:04	13:24		13:34	13:54	
Aquädukt		12:21			12:51			13:21			
Hugo-Preuß-Straße			12:35			13:05			13:35		
Waldorfschule			12:36			13:06			13:36		
Brabanter Straße			12:37			13:07			13:37		
Schloß Wilhelmshöhe		12:22			12:52			13:22			
Kurklinik Habichtswald			12:38			13:08			13:38		
Wilhelmshöhe Park		12:23	12:40		12:53	13:10		13:23	13:40		

Die Linie 23 neu und der Parkbus verkehren nur in den Sommermonaten (1. Mai bis 31. Oktober) an den Tagen mit Wasserspielen im Bergpark

Bergfahrt	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Linie	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22
Wilhelmshöhe Park		12:00	11:57		12:30	12:27		13:00	12:57	
Kurklinik Habichtswald		12:01			12:31			13:01		
Schloß Wilhelmshöhe			11:58			12:28			12:58	
Brabanter Straße		12:03			12:33			13:03		
Waldorfschule		12:04			12:34			13:04		
Hugo-Preuß-Straße		12:05			12:35			13:05		
Aquädukt			11:59			12:29			12:59	
Druseltal	11:45	12:06		12:15	12:36		12:45	13:06		13:15
Plutogrotte			12:00			12:30			13:00	
Steinhöfer Wasserfall			12:01			12:31			13:01	
Löwenburg			12:02			12:32			13:02	
Steinhöfer Wasserfall			12:03			12:33			13:03	
Senioren-Wohnsitz	11:46			12:16			12:46			13:16
Am Steinbruch	11:46			12:16			12:46			13:16
Neue Drusel	11:47			12:17			12:47			13:17
Alte Drusel	11:47			12:17			12:47			13:17
Kaskaden-Restaurant			12:05			12:35			13:05	
Wanderweg Asch			-			-			-	
Neuholland	11:49	12:10		12:19	12:40		12:49	13:10		13:19
Am Ziegenkopf	11:50			12:20			12:50			13:20
Ehlener Kreuz	11:52			12:22			12:52			13:22
Kaskaden			-			-			-	
Herkules Oktogon			-			-			-	
Herkules	11:55	12:15		12:25	12:45		12:55	13:15		13:25
Essigberg	11:59			-			12:59			-
Hohes Gras	12:00						13:00			
Habichtswald Ehlen				-						-

Talfahrt	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Linie	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22	23 neu	Parkbus	22
Habichtswald Ehlen				-						-
Hohes Gras	12:00						13:00			
Essigberg	12:01						13:01			
Herkules	11:55	12:17		12:31	12:47		12:55	13:17		13:31
Herkules Oktogon			-			-			-	
Kaskaden			-			-			-	
Ehlener Kreuz				12:33						13:33
Am Ziegenkopf	12:04			12:34			13:04			13:34
Neuholland	12:06	12:21		12:36	12:51		13:06	13:21		13:36
Wanderweg Asch			-			-			-	
Kaskaden-Restaurant			12:15			12:45			13:15	
Alte Drusel	12:07			12:37			13:07			13:37
Neue Drusel	12:08			12:38			13:08			13:38
Am Steinbruch	12:09			12:39			13:09			13:39
Steinhöfer Wasserfall			12:17			12:47			13:17	
Löwenburg			12:18			12:48			13:18	
Steinhöfer Wasserfall			12:19			12:49			13:19	
Plutogrotte			12:55			13:25			13:55	
Druseltal	12:11	12:24		12:41	12:54		13:11	13:24		13:41
Aquädukt			12:21			12:51			13:21	
Hugo-Preuß-Straße		12:25			12:55			13:25		
Waldorfschule		12:26			12:56			13:26		
Brabanter Straße		12:27			12:57			13:27		
Schloß Wilhelmshöhe			12:22			12:52			13:22	
Kurklinik Habichtswald		12:28			12:58			13:28		
Wilhelmshöhe Park		12:30	12:23		13:00	12:53		13:30	13:23	

An Event- und Feiertagen zusätzlich: Shuttle-Bus etwa im 5-6-Minuten-Takt zwischen Wilhelmshöhe Park und Schloßplateau (Einsatz abhängig von der Nachfrage)
Die Linie 23 neu und der Parkbus verkehren nur in den Sommermonaten (1. Mai bis 31. Oktober) an den Tagen mit Wasserspielen im Bergpark