



DIE NEUE HERKULESBAHN

Untersuchung einer neuen Schienenverbindung
und deren touristischer Vermarktungsmöglichkeiten

im Auftrag der Stadt Kassel, Dezernat für Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung und
Bauen

Öffentliche Vorstellung der Ergebnisse der Vorentwurfsplanung
im Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr am 4. November 2010

Vorstudie Herkulesbahn



Inhalt

- 1. Anlass der Untersuchung**
- 2. Untersuchungsgegenstand**
- 3. Zusammenfassung**



1. Anlass der Untersuchung

- ▶ Auftrag Stadtverordnetenversammlung durch Beschluss vom 01.10.2007 zur Erstellung einer Vorentwurfsplanung.
- ▶ Attraktivitätssteigerung des Bergparks und der Museen sowie Initiativen zur touristischen Vermarktung werden zu mehr Nachfrage und zu mehr Verkehr führen.
- ▶ Verbesserung der öffentlichen Verkehrsanbindung insbesondere des oberen Bergparkportales durch Herstellung einer umsteigefreien ÖPNV-Verbindung erscheint notwendig.

Vorstudie Herkulesbahn



1. Anlass der Untersuchung

Planung für die Herkulesbahn

Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD, B90/Grüne und FDP
- 101.16.670 -

➤ **Geänderter Gemeinsamer Antrag der Fraktionen von SPD, B90/Grüne und FDP**

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

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 einer 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 der 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.

Vorstudie Herkulesbahn



1. Anlass der Untersuchung

- ▶ Derzeitige Verbindung zum Herkules über Tramlinie 3 und Buslinie 22
- ▶ Umstieg an der Haltestelle Druseltal notwendig
- ▶ Beide Linien sind nicht durchgängig vertaktet
- ▶ Fahrmöglichkeiten vom Druseltal zum Herkules:
an Werktagen: 30' -Takt zwischen 7:30 und 18:30
an Sonntagen: 30' -Takt zwischen 8:15 und 19:45
- ▶ Zusätzliche Buskurse an Tagen mit Wasserspielen



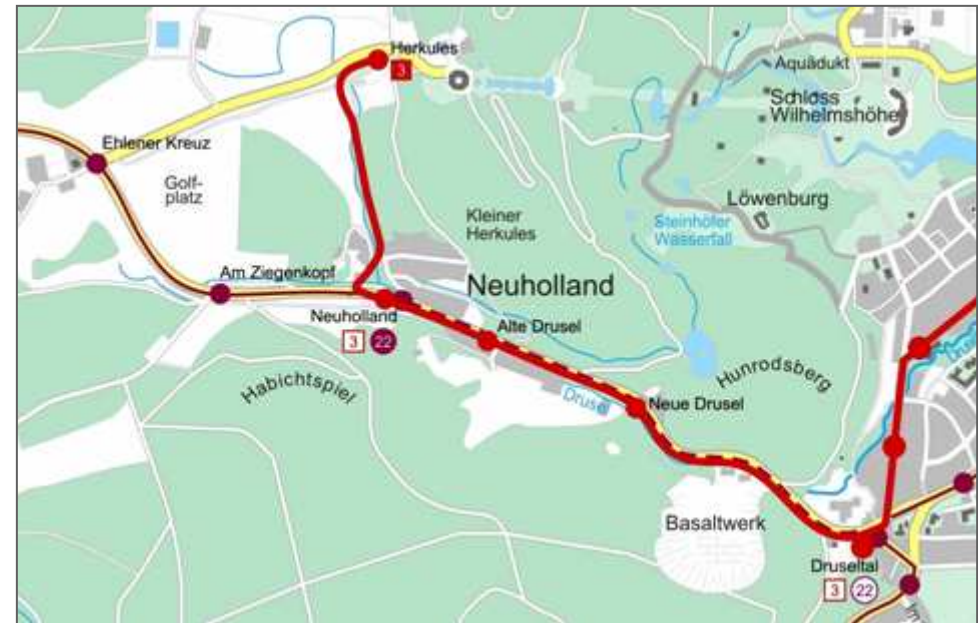
2 Untersuchungsgegenstand

- ▶ **Streckenführung**
- ▶ **Unverbindliche Stellungnahmen verschiedener Träger öffentlicher Belange**
- ▶ **Betriebskonzept**
- ▶ **Fahrgastprognose**
- ▶ **Wirtschaftlichkeit**
- ▶ **Förderfähigkeit**
- ▶ **Touristische Rahmenbedingungen und Bedeutung für Tourismus in Kassel (Kassel Marketing)**



2.1 Streckenführung

- ▶ Weitgehender Verlauf auf historischer Trasse
- ▶ Linienverbesserung im topografisch problematischen Bereich der Hüttenbergstraße
- ▶ Eine denkmalverträgliche Endstation nahe des Besucherzentrums erscheint möglich
- ▶ Schaffung einer neuen Umstiegshaltestelle Neu Holland mit kurzen Wegen
- ▶ Investitionsvolumen ca. 13,4 Mio. € (inkl. Planungskosten)



Vorstudie Herkulesbahn



**Druseltalstraße stadteinwärts,
eingleisige Straßenbahntrasse in
südlicher Seitenlage**



Vorstudie Herkulesbahn



**Druseltalstraße stadtauswärts,
Zweigleisige Straßenbahntrasse in
südlicher Seitenlage in Neu-Holland**



Vorstudie Herkulesbahn



**Druseltalstraße stadteinwärts,
Verknüpfung Bus-Straßenbahn**





2.2 Unverbindliche Stellungnahme verschiedener Träger öffentlicher Belange

- ▶ Es wurden Hinweise der Träger öffentliche Belange aufgenommen, die im weiteren Planungsprozess zu konkretisieren und zu bewerten wären.
- ▶ Hieraus können sich wesentliche neue Erkenntnisse hinsichtlich Realisierbarkeit und Investitionskosten ergeben.
- ▶ Zum jetzigen Zeitpunkt sind keine Anzeichen festzustellen, die die Realisierbarkeit grundsätzlich in Frage stellen.



2.3 Linien- und Betriebskonzept

- ▶ **Bedienung des Abschnitts Neuholland – Herkules ab 08:30 Uhr, dadurch kein zusätzliches Spitzenfahrzeug notwendig.**
- ▶ **Zwischen 8.30 und 18.00 Uhr 30-Minuten-Takt bis Herkules und umsteigefreie Verbindung mit der Straßenbahn**
- ▶ **15-Minuten-Takt bis zum Herkules nur an Wasserspieltagen zwischen 12 und 18 Uhr.**
- ▶ **Bis Neuholland außerhalb der Wasserspielzeiten 30-Minuten-Takt.**
- ▶ **15-Minuten-Takt außerhalb der „Wasserspielzeiten“ nur bis Druseltal.**
- ▶ **Neukonzeptionierung der Busanbindung Richtung Habichtswald.**



2.4 Fahrgastprognose

- ▶ **Auswertung von Fahrgastzählungen und Parkplatzbelegungsdaten im Bergpark.**
- ▶ **Prognose der zu erwartenden Fahrgäste auf Basis der Zählungen und des Modal Split (Verkehrsmittelwahl) am Parkplatz Ochsenallee.**
- ▶ **Unterscheidung in die Abschnitte Druseltal - Herkules; Druseltal – Neuholand; Druseltal – Habichtswald.**
- ▶ **Prognoserechnung ergibt 162.000 zusätzliche Fahrgäste pro Jahr. Es wurde ein Sicherheitsabschlag vorgenommen und von 150.000 Fahrgästen ausgegangen.**



2.5 Wirtschaftlichkeit

- ▶ Die Bewertung erfolgte in drei Szenarien.
- ▶ Der resultierende Zuschussbedarf liegt zwischen 210.000 und 530.000 € pro Jahr, sofern das Projekt im üblichen Rahmen durch das Land Hessen gefördert wird.
- ▶ Als realistischstes der drei Szenarien wird ein Zuschussbedarf von 400.000 € pro Jahr angenommen.
- ▶ Ohne Förderung der Infrastrukturerstellung steigt der Zuschussbedarf im realistischen Szenario von 400.000 € auf 1.100.000 €.



2.6 Förderfähigkeit

- ▶ Voraussetzung für einen Förderantrag ist die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Sind die Nutzen größer als die Kosten, liegt der NKU-Wert über 1,0, womit eine wichtige Fördervoraussetzung erfüllt wäre.
- ▶ Der von der KVG ermittelte vorläufige Wert (auf Basis einer Grobanalyse) liegt zwischen 0,5 und 0,7. Ein Wert über 1,0 kann auf Grundlage der aktuell gültigen Verfahrensregeln voraussichtlich nicht erreicht werden.
- ▶ Die „Richtlinien für die Standardisierte Bewertung von Schienenwegeinvestitionen“ fokussieren stark auf den Werktagsverkehr. Touristische und vornehmlich im Freizeitverkehr angesiedelte Projekte wie die Herkulesbahn sind auf dieser Basis schwer zu bewerten.



2.6 Förderfähigkeit

- ▶ Das zuständige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen und Vertreter des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung empfehlen zu prüfen, ob andere Fördermöglichkeiten zur Verfügung stehen, da es sich nicht um ein „klassisches“ ÖPNV-Erschließungsprojekt handelt.
- ▶ Die Prüfung weiterer Fördermöglichkeiten wäre erst sinnvoll, wenn von der Stadt Kassel ein Grundsatzbeschluss gefasst würde, das Projekt ernsthaft zu wollen.



2.7 Touristische Rahmenbedingungen und Bedeutung für Tourismus in Kassel (Analyse durch Kassel Marketing GmbH)

- ▶ Grundsätzlich ist von weiteren deutlichen Steigerungen der Besucherzahlen in Kassel und im Bergpark auszugehen.
- ▶ Vor diesem Hintergrund besteht weiterer Optimierungsbedarf im ÖPNV-Angebot des Bergparks.
- ▶ Insbesondere die Erreichbarkeit der Portale muss gesteigert werden (Herkules und Schloss / Besucherzentrum).
- ▶ Neben dem Bergpark bietet auch der Naturpark Habichtswald weitere touristische Vermarktungsmöglichkeiten.
- ▶ Die Nutzung der Herkulesbahn lässt sich auch als eigenständige Attraktion vermarkten (Sonderfahrten für Stadtrundfahrten oder zu Events im Bergpark, Oldtimerbahnen).



3 Zusammenfassung

- ▶ Eine Herkulesbahn erscheint technisch und betrieblich möglich. Das Investitionsvolumen liegt bei ca. 13,4 Mio. €.
- ▶ Die Herkulesbahn stärkt wesentlich das obere Zugangsportal in den Bergpark und unterstützt die touristische Wertschöpfung.
- ▶ Es kann von einem Fahrgastzuwachs von ca. 150.000 Fahrgästen ausgegangen werden.
- ▶ Der Zuschussbedarf liegt im mittleren, realistischen Szenario bei ca. 400.000 € pro Jahr. Ohne Förderung durch das Land Hessen steigt der Zuschussbedarf auf ca. 1.100.000 € pro Jahr.
- ▶ Die „übliche“ Förderung über GVFG bzw. FAG erscheint derzeit nicht möglich.
- ▶ Voraussetzung für eine weitere Prüfung durch das Land Hessen ist ein Beschluss durch die Gremien der Stadt Kassel, das Projekt bei entsprechender Förderung realisieren zu wollen.