Stadtverordnetenversammlung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr

STADT KASSEL
documenta-Stadt

Kassel, 27. Juni 2012

Niederschrift

über die **2. öffentliche Sitzung**
des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
am Mittwoch, 20. Juni 2012, 17:00 Uhr,
im Sitzungssaal des Magistrats, Rathaus, Kassel

Anwesende:

Mitglieder
Dominique Kalb, Vorsitzender, CDU
Christian Knauf, 1. stellvertretender Vorsitzender, SPD
Dieter Beig, 2. stellvertretender Vorsitzender, B90/Grüne
Judith Boczkowski, Mitglied, SPD (Vertretung für Harry Völler)
Ellen Lappöhn, Mitglied, SPD
Wolfgang Rudolph, Mitglied, SPD
Volker Zeidler, Mitglied, SPD
Karin Müller MdL, Mitglied, B90/Grüne
Gernot Rönz, Mitglied, B90/Grüne
Joachim Schleißing, Mitglied, B90/Grüne
Wolfram Kieselbach, Mitglied, CDU
Dr. Jörg Westerburg, Mitglied, CDU
Axel Selbert, Mitglied, Kasseler Linke (Vertretung für Norbert Domes)
Dr. Bernd Hoppe, Mitglied, parteilos
Heinz Gunter Drubel, Mitglied, FDP

Magistrat
Christof Nolda, Stadtbaurat, B90/Grüne

Schriftführung
Andrea Turski, Büro der Stadtverordnetenversammlung

Verwaltung und andere Teilnehmer/-innen
Heinz Spangenberg, Amt Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Carl Flore, Amt Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz
Cornelia Engelhardt-Fröhlich, -VI R-
Dr. Jürgen Drewitz, Umwelt- und Gartenamt
Karin Schöps, Seniorenbeirat
Gerd Walter, Behindertenbeirat
Walter Bien, Kasseler Verkehrsgesellschaft
Prof. Holzapfel, Universität Kassel
Carolin Röhrig, Universität Kassel
Dipl.-Ing. W. Nickel, Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk
Kristina Schneider, KLIMZUG

Tagesordnung:

1.	KLIMZUG	101.17.334
2.	Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/73 "Langes Feld" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung	101.17.483
3.	Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/2 "Friedrich-Ebert-Straße - Ständeplatz bis Goethestraße" (Aufstellungsbeschluss)	101.17.484
4.	Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/8 "Vogelsang" (Aufstellungsbeschluss und Offenlegungsbeschluss)	101.17.485
5.	Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/12 C "Sondergebiet-Läden Wolfhager Straße / Angersbachstraße" (Beschluss über die Durchführungsverträge, Behandlung der Anregungen aus der Offenlage und Beschlussfassung als Satzung)	101.17.486
6.	Verkehrserschließung Bergpark	101.17.411
7.	Lärmschutz an der A44	101.17.413
8.	Fahrradboxen	101.17.414
9.	Sachstand Umbau Eissporthalle	101.17.415
10.	Sichere Unterführung zum Schlosspark erhalten	101.17.416
11.	Künftige Entwicklung des ehemaligen Kinderkrankenhauses Park Schönfeld	101.17.436
12.	Personelle Lage der Unteren Denkmalschutzbehörde	101.17.437
13.	Verbesserung der Radmobilität am Rathaus schaffen	101.17.443
14.	Radwegenutzungspflicht	101.17.455
15.	Altmarkt	101.17.497
16.	Fuldabrücke/Damaschkebrücke	101.17.498
17.	Verkehrskonzept Niederzwehren	101.17.499
18.	Ampelsteuerungen für alle Verkehrsteilnehmer optimieren	101.17.512
19.	Bike & Business	101.17.513

Vorsitzender Kalb eröffnet die mit der Einladung vom 13.06.2012 ordnungsgemäß einberufene 2. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr, begrüßt die Anwesenden, hierunter besonders Herrn Prof. Holzapfel, Universität Kassel, Herrn Dipl.-Ing. Nickel, Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk (MoWiN.net e.V.), sowie den ehemaligen Stadtverordnetenvorsteher Frei.
Die Beschlussfähigkeit und die Tagesordnung werden festgestellt.

1. KLIMZUG
Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 27.02.2012
Bericht des Magistrats
101.17.334

<u>Beschluss</u>

Der Magistrat wird aufgefordert, in einem der nächsten Ausschüsse für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr die Ergebnisse des Verbundprojektes KLIMZUG-Nordhessen aus dem Bereich Mobilität und Verkehr vorzustellen und insbesondere darzulegen, welche Konsequenzen und Handlungsempfehlungen sich daraus für die Stadt Kassel in Bezug auf Emissionsminderung ergeben.

Stadtbaurat Nolda übergibt das Wort an Herrn Prof. Holzapfel, Universität Kassel, der anhand einer Powerpoint-Präsentation berichtet. Im Anschluss an die Präsentation beantwortet er im Rahmen der Diskussion Fragen der Ausschussmitglieder.
Darauf folgt eine Powerpoint-Präsentation von Herrn Dipl.-Ing. Nickel, Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk (MoWIN.net e.V.). Fragen der Ausschussmitglieder werden von ihm im Anschluss an die Präsentation beantwortet.

Der Bericht von Prof. Holzapfel, Universität Kassel, und Dipl.-Ing. Nickel, Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk, wird zur Kenntnis genommen.

2. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/73 "Langes Feld"
(Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung
Vorlage des Magistrats
- 101.17.483 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Dem Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/73 „Langes Feld“ und der Behandlung der Anregungen wird zugestimmt.

Folgenden Anregungen wird gefolgt:
- TÖBs: Ziffern 2.4; 2.5; 2.7; 7.3; 8.1; 9.18; 10.2; 11.1
- Bürger: Ziffern 89k, 90k, 125j, 131l, 132k, 135k, 136j, 167j, 168l, 169f, 242l, 244j, 245j, 285a

Folgenden Anregungen wird teilweise gefolgt:
- TÖBs: Ziffern 2.1; 2.2; 2.6; 7.5; 7.7; 11.2
- Bürger: Ziffern 52a, 57a, 60b, 61, 63f, 66, 85b, 93b, 226a, 266i, 285a

Folgenden Anregungen wird nicht gefolgt:
- TÖBs: Ziffern 2.3; 2.8-2.12; 10.4
- Bürger: Ziffern 2k1-6, 36b, 62b, 63g, 75c, 105i, 113, 126a, 134e, 135l, 143d, 148c, 165d, 196g, 202a+c, 247d, 252a, 284b, 285b

Folgende Hinweise werden zur Kenntnis genommen:
- TÖBs: Ziffern 1.1; 3.1; 4.1; 5.2; 6.1-6.7; 7.4; 7.6; 7.8; 10.5; 10.6; 10.8
- Bürger: Ziffern 1b, 2a, 2k7-9, 2k11, 3b, 5c, 6, 11e, 12b, 13d, 19c+d, 20b, 21c, 28b, 30b, 31a, 37f, 42a, 44d, 45b+c, 47b, 50d, 51d, 53b, 58e, 59c+e, 63d, 67a+b, 68f-h, 72c, 75a+b, 76g, 83b, 87f, 89a+b, 90a+b, 93a, 95e, 96e, 97e, 99d, 100d, 101d, 105h+k, 109g, 112c, 116d, 117d, 120b, 123a, 124e+j, 125a+b, 126, 127g, 129g, 130g, 131a+f, 132a+b, 135b+f, 136a+b, 137e+j, 142a, 144b, 146a+b, 148d, 149a+b, 158b+d, 160e, 161, 162e+j, 164g+i, 167a+e, 168a+c+d, 172g, 173h, 174a, 175h, 176h, 177h, 179c, 180h, 181h, 182h, 183h, 185a, 188f+g, 190h, 191c, 196a, 198c, 199c, 200c, 203e, 204, 207f, 208f, 213a+d, 215f, 216a+b+e, 218e, 221c, 223d, 228f, 229a, 232a, 233d, 234c, 235b, 236b, 237b, 242a+f, 243a+d, 244a+d,245a+e, 246a, 251a+d, 256b, 257g, 258f, 260c, 261j, 265, 266g+h, 267d, 271e, 272, 277f, 278d+g, 279d+g, 281g, 282b+e, 286a+b, 287g, 288f, 289e

Folgende Einwände, Bedenken und Hinweise werden zurückgewiesen:

- TÖBs: Ziffern 1.2; 5.1; 7.1; 7.2; 9.1-9.17; 9.19- 9.37; 10.1; 10.3; 10.7
- Bürger: Ziffern 1a+c+d, 2b-j, 2k10, 3a+c, 4a+b, 5a+b, 7a+b, 8a-d, 9a-c, 10a-e, 11a-d+f, 12a+c+d, 13a-c, 13e-h, 14a-c, 15 a-d, 16, 17a+b, 18, 19a+b+e, 20a+c-e, 21a+b+d, 22a+b, 23a-c, 24a-c, 25a-c, 26, 27a-c, 28a+c, 29a-c, 30a+c, 31b, 32a+b, 33a+b, 34a+b, 35, 36a, 37a-e, 37g+h, 38a-c, 39a-c, 40a-d, 41a+b, 42b-d, 43, 44a-c+e, 45a, 46a-c, 47a+c-e, 48a-g, 49a-c, 50a-c+e-h, 51a-c+e-h, 52b, 53a+c+d, 54, 55a-c, 56a-b, 57b+c, 58a-d+f, 59a+b+d, 59f-j, 60a, 62a, 63a-c+e, 64a+b, 65a-g, 67c+d, 68a-e, 69, 70a-d, 71a-e, 72a+b+d+e, 73a-d, 74a+b, 76a-f+h, 77a-c, 78a+b, 79, 80a-c, 81a-f, 82a-d, 83a+c+d, 85a+c, 87a-e, 87g+h, 88a-g, 89c-j, 89l-q, 90c-j, 90l-q, 91a+b, 92, 94a+b, 95a-d, 95f-i, 96a-d, 96f-i, 97a-d, 97f-i, 98a-c, 99a-c, 99e+f, 100a-c, 100e-h, 101a-c, 102a-e, 103a+b, 104a+b, 105a-g, 105j+l, 106a-e, 107a-c, 108a-c, 109a-f, 109h+i, 110a+b, 111, 112a+b+d+e, 114a+b, 115, 116a-c+e, 117a-c, 117e-g, 118a-f, 119a+b, 120a+c+d, 121a-e, 122a-e, 123b-e, 124a-d, 124f-i, 124k-m, 125c-i, 125k-o, 127a-f+h, 128a-e, 129a-f+h, 130a-f+h, 131b-e, 131g-k, 131m-y, 132c-j, 132l-q,134a-d, 135a+c-e, 135g-j, 136c-i, 136k-p, 137a-d, 137f-i, 137k-p, 138a-c, 139a-c, 140a-f, 141a-c, 142b+c, 143a-c, 144a+c+d, 145a+b, 147a-d, 148a+b, 149c, 150a+b, 151a-f, 152a+b, 153a+b, 154a-f, 155a-c, 156a-e, 157a-g, 158a+c+e-h, 159a-d, 160a-d, 162a-d, 162f-i, 162k-p, 163a-c, 164a-f+h, 165a-c+e, 166a-c, 167b-d, 167f-i, 167k-u,168b+e-k, 168m-r, 169a-e, 169g-n, 170a-e, 171a+b, 172a-f, 172 h-l, 173a-g+i, 174b+c, 175a-g+i, 176a-g+i, 177a-g+i, 178a-e, 179a+b+d, 180a-g+i, 181a-g, 182a-g+i, 183a-g+i, 184, 185b-e, 186a-g, 187a-c, 188a-e, 189a-j, 190a-g, 191a+b, 191d-j, 192a+b, 193a+b, 194, 195a-g, 196b-f, 197a-e, 198a+b, 198d-j, 199a+b, 199d-j, 200a+b, 200d-j, 201a-e, 202b+d-t, 203a-d, 203f-i, 205a-c, 206a-f, 207a-e, 207g-i, 208a-e+g+h, 209a-f, 210a-d, 211a-f, 212a-e, 213b+c, 214a-g, 215a-e+g+h, 216c+d+f+g, 217a+b, 218a-d+f, 219a+b, 220, 221a+b, 221d-f, 222a-e, 223a-c+e, 224a+b, 225, 226b-d, 227a+b, 228a-e, 229b, 230a+b, 231a-c, 232b+c, 233a-c+e+f, 234a+b, 235a+c-f, 236a+c+d, 237a+c, 238a+b, 239a-c, 240a+b, 241a-c, 242b-e, 242g-k, 242m-x, 243b+c+e+f, 244b+c, 244e-i, 244k-w, 245b-d, 245f-i, 245k-v, 246b-e, 247a-c, 248a+b, 249a-d, 250a-d, 251b+c, 252b+c, 253, 254a-c, 255a-c, 256a+c-h, 257a-f, 257h-m, 258a-e, 259a-e, 260a+b+d-f, 261a-i, 261k-o, 262a-c, 263a-c, 264a-e, 266a-f, 267a-c, 267e-g, 268a-e, 269a-c, 270a-e, 271a-d, 273a-g, 274a+b, 275a-f, 276a-e, 277a-e, 278a-c+e+f, 279a-c+e+f, 280a-c, 281a-f, 281h-m, 282a+c+d, 283a-f, 284a, 286c+d, 287a-f, 287h-m, 288a-e, 288g-j, 289a-d, 290a+b, 291, 292a-c, 293a-e, 294a-e

Die Antworten auf die Fragen der Ortsbeiräte Oberzwehren und Niederzwehren werden zur Kenntnis genommen und gemäß Punkt 3 und 4 der Anlage 2 beschlossen.

Die Stadt Kassel verpflichtet sich dazu, die sich in ihrem Eigentum befindlichen Flächen außerhalb des Stadtgebietes, die für externe Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorgesehen sind, entsprechend des laut Bebauungsplan vorgesehenen Zwecks (Maßnahmenbereiche 5-19) zu entwickeln.

Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/73 „Langes Feld“ wird nach § 10 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Stadtbaurat Nolda beantwortet gemeinsam mit Herrn Flore, Sachgebietsleiter des Amtes für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, im Rahmen der Diskussion die Fragen der Ausschussmitglieder.

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

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VIII/73 "Langes Feld" (Behandlung der Anregungen und Beschlussfassung als Satzung), 101.17.483, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Volker Zeidler

3. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/2 "Friedrich-Ebert-Straße - Ständeplatz bis Goethestraße"
(Aufstellungsbeschluss)
Vorlage des Magistrats
- 101.17.484 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Für den Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße zwischen dem Ständeplatz und dem Einmündungsbereich der Goethestraße soll ein Bebauungsplan gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt werden. Das Bebauungsplan-Verfahren soll beschleunigt nach § 13a BauGB durchgeführt werden. Der Geltungsbereich umfasst die Straßenflächen von Ständeplatz, Friedrich-Ebert-Straße und Goethestraße, an die am östlichen Ende die Gebäude und Grundstücke Ständeplatz 19 und 23 sowie Friedrich-Ebert-Straße 1 und 2 angrenzen. Am westlichen Ende grenzen die Gebäude und Grundstücke Friedrich-Ebert-Straße 74 und 77 sowie Goethestraße 5 an den Geltungsbereich an. Im Norden liegt der Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Straße / Karthäuserstraße / Bürgermeister-Brunner-Straße im Geltungsbereich.

Ziel der Planung ist es, für diesen Abschnitt der Friedrich-Ebert-Straße einen Ausbau zu ermöglichen. Der Ausbau soll die Straße in ihrer Funktion als Stadtteilzentrum stärken, indem die Situation für Fußgänger und Radfahrer sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen verbessert wird, das Parken und die Flächen für den fließenden Verkehr neu geordnet und beidseitig Baumreihen gepflanzt werden. Die Friedrich-Ebert-Straße soll als attraktiver innerstädtischer Straßenraum entstehen, der hohe verkehrliche Nutzungsqualität mit hoher Aufenthaltsqualität verbindet.“

Stadtbaurat Nolda beantwortet gemeinsam mit Herrn Spangenberg, Leiter des Amtes für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, die Fragen der Ausschussmitglieder.

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

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. I/2 "Friedrich-Ebert-Straße - Ständeplatz bis Goethestraße" (Aufstellungsbeschluss), 101.17.484, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Dieter Beig

4. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/8 "Vogelsang" (Aufstellungsbeschluss und Offenlegungsbeschluss)
Vorlage des Magistrats
- 101.17.485 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

„Der Aufstellung und dem Entwurf des Bebauungsplanes der Stadt Kassel Nr. VII/8 „Vogelsang“ wird zugestimmt. Der Bebauungsplan soll gemäß § 30 Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt werden. Das Bebauungsplanverfahren wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt.

Ziel und Zweck der Planung ist die Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für ein Wohngebiet.“

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

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. VII/8 "Vogelsang" (Aufstellungsbeschluss und Offenlegungsbeschluss), 101.17.485, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Wolfram Kieselbach

5. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/12 C "Sondergebiet-Läden Wolfhager Straße / Angersbachstraße"
(Beschluss über die Durchführungsverträge, Behandlung der Anregungen aus der Offenlage und Beschlussfassung als Satzung)
Vorlage des Magistrats
- 101.17.486 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Dem Abschluss des Durchführungsvertrages nach § 12 Baugesetzbuch (BauGB) zur Vorhaben- und Erschließungsplanung auf dem Grundstück Wolfhager Straße 19 zwischen dem Vorhabenträger Fa. Edeka und der Stadt Kassel sowie dem Abschluss des Durchführungsvertrages nach § 12 BauGB zur Vorhaben- und Erschließungsplanung auf dem Grundstück Wolfhager Straße 201 zwischen dem Vorhabenträger Fa. Lidl und der Stadt Kassel wird zugestimmt.

2. Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 13 a BauGB der Stadt Kassel Nr. V/12 C ‚Sondergebiet-Läden Wolfhager Straße / Angersbachstraße‘ wird zugestimmt.

   Der Behandlung der Anregungen gemäß Anlage 4 wird zugestimmt.

   Der Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/12 C ‚Sondergebiet-Läden Wolfhager Straße / Angersbachstraße‘ wird nach § 10 BauGB als Satzung beschlossen.“

Fragen der Ausschussmitglieder werden von Stadtbaurat Nolda und Herrn Spangenberg, Leiter des Amtes für Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz, beantwortet.

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

Beschluss

Der Stadtverordnetenversammlung wird empfohlen, folgenden Beschluss zu fassen:

Dem Antrag des Magistrats betr. Vorhabenbezogener Bebauungsplan der Stadt Kassel Nr. V/12 C "Sondergebiet-Läden Wolfhager Straße / Angersbachstraße" (Beschluss über die Durchführungsverträge, Behandlung der Anregungen aus der Offenlage und Beschlussfassung als Satzung), 101.17.486, wird **zugestimmt**.

Berichterstatter/-in: Stadtverordneter Drubel

6. Verkehrserschließung Bergpark
Gemeinsame Anfrage der Fraktionen von SPD und B90/Grüne
- 101.17.411 -

Gemeinsame Anfrage

Wir fragen den Magistrat:

1. Wie kann garantiert werden, dass die Park- und Verkehrsverhältnisse am Herkules ohne „Chaos“ von statten gehen können? Welche Folgen hat der Rückbau der Wendeschleife am Herkules?

2. Wie wird sich der der Umbau der Tulpenallee und die Umgestaltung des Bereichs vor dem Besucherzentrum/Endstation der Linie 1 auswirken?

3. Kann durch den Wegfall des Brandt-Stoph-Parkplatzes mit der Neuorganisation des dortigen Parkens der Parkbedarf gedeckt werden?

Stadtbaurat Nolda beantwortet die Anfrage.

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

7. Lärmschutz an der A44
Antrag der CDU-Fraktion
- 101.17.413 -

Antrag

Die Stadtverordnetenversammlung wird gebeten, folgenden Beschluss zu fassen:

> Der Magistrat wird aufgefordert, in Abstimmung mit der Denkmalpflege dafür Sorge zu tragen, dass aus Gründen des Schutzes vor Verkehrslärm geeignete bauliche Maßnahmen an der A44 bis zur Anschlussstelle Bad Wilhelmshöhe realisiert werden können.

Im Rahmen der Diskussion zieht Stadtverordneter Kieselbach, CDU-Fraktion, den Antrag seiner Fraktion zurück.

Der Antrag wurde von der Antrag stellenden Fraktion zurückgezogen.

8. Fahrradboxen
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.17.414 -

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

9. Sachstand Umbau Eissporthalle
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.17.415 -

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

10. Sichere Unterführung zum Schlosspark erhalten
Antrag der Fraktion Kasseler Linke
- 101.17.416 -

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

11. Künftige Entwicklung des ehemaligen Kinderkrankenhauses Park Schönfeld
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.17.436 -

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

12. Personelle Lage der Unteren Denkmalschutzbehörde
Anfrage der CDU-Fraktion
- 101.17.437 -

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

13. Verbesserung der Radmobilität am Rathaus schaffen
Antrag der Fraktion Kasseler Linke
- 101.17.443 -

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

14. Radwegenutzungspflicht
Anfrage der Fraktion B90/Grüne
- 101.17.455 -

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

15. Altmarkt
Anfrage der FDP-Fraktion
- 101.17.497 -

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

16. Fuldabrücke/Damaschkebrücke
Anfrage der FDP-Fraktion
- 101.17.498 -

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

17. Verkehrskonzept Niederzwehren
Anfrage der FDP-Fraktion
- 101.17.499 -

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

18. Ampelsteuerungen für alle Verkehrsteilnehmer optimieren
Gemeinsamer Antrag der Fraktionen der SPD und B90/Grüne
- 101.17.512 -

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

19. Bike & Business
Antrag der Fraktion B90/Grüne
- 101.17.513 -

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

Ende der Sitzung: 19:00 Uhr

Dominique Kalb
Vorsitzender

Andrea Turski
Schriftführerin

Klimaanpassung des betriebsbezogenen Personenverkehrs als Erfordernis und Chance für den Wirtschaftsstandort und die Mobilitätswirtschaft in Nordhessen

Einschätzungen, Handlungsoptionen, Umsetzungen und Ergebnisse (Auszug)

Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel
Stadt Kassel, Ausschuss für Stadtentwicklung, Mobilität und Verkehr
20. Juni 2012

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

MoWiN.net Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

Klimaanpassung des betriebsbezogenen Personenverkehrs
Träger: MoWiN.net e.V. Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

- **Der wirtschaftlich bedeutendste Cluster der Region Nordhessen ist der Cluster Mobilität.**
- **In der Mobilitätswirtschaft arbeiten 21% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Region Nordhessen.**
- **Das Netzwerk MoWiN.net e.V. wurde in 2004 von 28 Mitgliedern gegründet, heute gehören ihm 125 Unternehmen und Institutionen mit weit über 50.000 Mitarbeitern an.**

Projektbausteine:

Befragungen und Analysen, Information und Transfer

Partner:
IHK, Wirtschaftsförderung,
Betriebe, Kommunen

Unternehmensbefragungen 2009/ 2011

PGN

In Kooperation mit:
PGN Planungsgruppe Nord

Pilotprojekte zur Förderung von Fahrgemeinschaften

Partner:
Unternehmen und öffentliche Institutionen in Kassel und in den Landkreisen

s.a.d

In Kooperation mit:
s.a.d. GmbH, Kassel

Regionale Arbeitsgruppe Mobilitätsmanagement

Partner (bisher):
Stadt Kassel,
Universität Kassel,
NVV, KVG AG,
Regionalmanagement,
MoWiN.net

Kooperation mit weiteren Mobilitätsprojekten

Partner-Projekte:

effizient mobil (dena)
Modellregion Nordhessen

effizient mobil

SINTROPHER
(EU-Interreg IVB)

sintropher

Projektziele

- Sicherung, Verbesserung und Klimaanpassung multimodaler Erreichbarkeit der Betriebsstandorte
- Energieeinsparung, CO2-Reduktion/Klimaschutz und Kosteneinsparung im betriebsbezogenen Personenverkehr
- Feststellung der Anforderungen der Betriebe an Erreichbarkeit, Infrastruktur, Information, Wissenstransfer und Kooperationen
- Entwicklung von Handlungsoptionen für Betriebe und Standorte
- Erkennen von regionalwirtschaftlichen Chancen durch Klimaanpassung im Bereich Mobilität
- Initiierung und Unterstützung von Maßnahmen zu Klimaanpassung und Klimaschutz in der Mobilitätswirtschaft
- Entwicklung eines regionalen Mobilitätsmanagements für Betriebe
- Durchführung von Pilotprojekten und Wirkungsuntersuchung

Ausgangssituation: Berufspendler in Nordhessen

- **Wichtigste Zielgruppe ist der Berufsverkehr (Weg zum Arbeitsplatz)**
- **483.000 Erwerbstätige in Nordhessen (in 2009, Krisenjahr!)**
- **Rund jeder zweite Erwerbstätige ist Berufspendler. Stadt Kassel 2009: rund 58.000 Einpendler, rund 19.000 Auspendler**
- **Die Distanzen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz nehmen sukzessive weiter zu (Hintergrund ist auch der demografische Wandel und die Zunahme der Einzugsbereiche der Betriebe)**
- **Rund 3 Mrd. Kilometer legen die Bewohner Nordhessens im Jahr für den Arbeitsweg zurück, davon rund 2,5 Mrd. Kilometer mit dem Pkw**
- **Zu unterstützender Trend: flexiblere Verkehrsmittelnutzung (je nach Situation Wechsel zwischen Pkw als Selbstfahrer/Fahrgemeinschaft/ÖPNV/Fahrrad für den Arbeitsweg)**

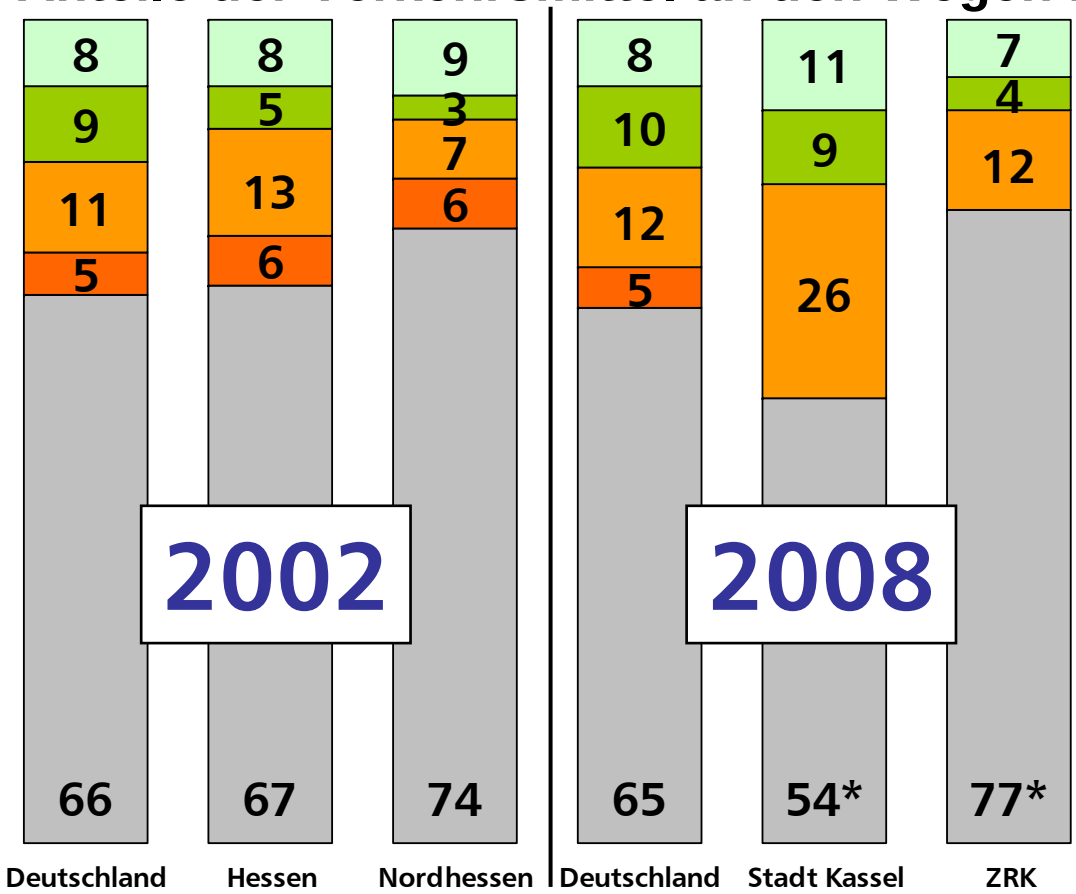
Ausgangssituation: Klimaanpassung als Gesundheitsvorsorge für die Beschäftigten

- **Der Weg zum Arbeitsplatz ist für viele Beschäftigte bereits sehr belastend (Stress, Zeitdruck, Kosten,...). Durch den Klimawandel verstärken sich diese Probleme (thermische Belastung, Beeinträchtigung der Konzentrationsfähigkeit usw.)**
- **Bereits 2008 gaben 24,2% der befragten Umweltexperten der deutschen Wirtschaft an, dass sie eine Beeinträchtigung der Arbeitsleistung als Folge des Klimawandels erwarten**

Quelle: Dr. Mahammadzadeh; Institut der deutschen Wirtschaft Köln (IW), Umweltexpertenpanel 3/2008

Fotos: Nickel

Ausgangslage: Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit, Anteile der Verkehrsmittel an den Wegen in % (Modal Split)



* Selbstfahrer und Mitfahrer

Daten: Gesamtverkehr

Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt.

ZRK (Zweckverband Raum Kassel)
Daten für Ahnatal, Baunatal, Fuldabrück, Fuldatal, Kaufungen, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg, Vellmar

Quelle: Mobilität in Stadt und Region, auf Basis von MiD 2002 (Auswertung PVRM und traffiQ, 2005), MiD 2008, INFAS 2010, SrV ZRK 2008, Abb.: PGN

Ausgangssituation: Erkenntnisse

- **Die bereits eingetretenen und die weiter zu erwartenden Auswirkungen des Klimawandels in der Region werden wachsenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen haben. Einflussfaktoren sind z.B. Extremwetterereignisse (Beispiel Starkregen), Auswirkungen auf Belastbarkeit, Gesundheit und Wohlbefinden (Beispiel Hitzestress)**
- **Mögliche weitere Auswirkungen betreffen die Nutzbarkeit der Verkehrsinfrastruktur (Beispiel temporäre Streckensperrungen) und denkbare ordnungsrechtlich veranlasste Einschränkungen von Kraftfahrzeugverkehren (Beispiele: bei austauscharmen Wetterlagen Überschreitung von Grenzwerten für Feinstaub, Schadstoffe)**
- **Für die Wirtschaft bedeutet dies, dass Vorsorge für die nachhaltige Sicherung der Erreichbarkeit der Betriebsstandorte getroffen werden muss. Dies erfordert ein multimodal orientiertes Mobilitätsmanagement, um die Substitution von Verkehrsnachfrage zu ermöglichen sowie die Klimaanpassung (Adaptation und Mitigation) der Verkehrsinfrastruktur**

Zentrale Ergebnisse (Auswahl)

- **Positive Resonanz der Wirtschaft**
- **Erfolgreich gestartete Kooperationen und Umsetzungsprojekte**
- **Wachsende Nachfrage nach Beratung und Umsetzungsmaßnahmen**
- **Wunsch nach Angebotsverbesserungen der Mobilitätsdienstleister und standortspezifischen Maßnahmen**
- **Forderung nach umfassenderen Informationen zum Klimawandel und zur Anpassungserfordernis in Nordhessen**
- **Die Wirtschaft sieht Handlungsbedarf und Handlungsoptionen für Klimaanpassungsmaßnahmen...**
  - **auf kommunaler Ebene (85% der Betriebe)**
  - **auf regionaler Ebene (75% der Betriebe)**
  - **und auf betrieblicher Ebene (61% der Betriebe)**

Wichtige Handlungsoptionen (Auswahl): Maßnahmen zur Adaptation und Mitigation des Klimawandels

- Förderung multimodaler und flexibler Verkehrsmittel-Nutzung
- Optimierung der Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel
- Effizientere Pkw-Nutzung (Erhöhung durchschnittliche Zahl Insassen)
- Einsatz CO2-minimierter Kraftfahrzeuge und E-Mobilität (besonders auch Fahrzeug-Pools und Carsharing)
- Verbesserung Wetterschutz für Fuß- und Fahrradverkehr sowie an ÖPNV-Haltestellen (Verschattung, Windschutz, Sonnenschutz, Regenschutz, sicherer Zugang bei Eis- und Schneeglätte)
- Klimatisierung ÖPNV (Fahrzeuge/Warteräume)
- Ausbau und Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- Entwicklung einer regionalen Organisation (Weiterentwicklung des Mobilitätsmanagements der „effizient mobil“- Region Nordhessen)

Empirische Grundlage: Betriebsbefragungen Nordhessen zu Erreichbarkeit, Mobilität, Verkehr, Klimawandel und Klimaanpassung 2009/2011

Zielgruppe und Beteiligung

Betriebsbefragung
Erreichbarkeit und Mobilität
2011

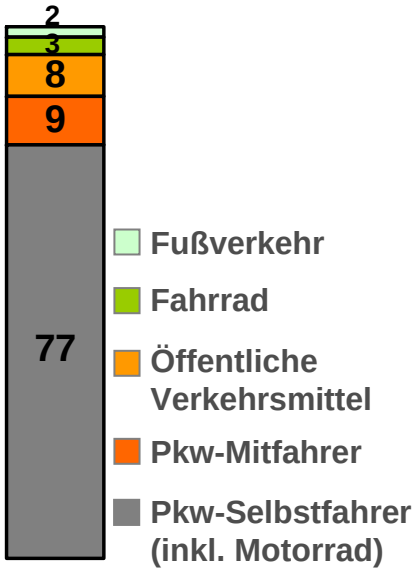
Klimaanpassung, Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit und Mobilität der Betriebe in der Region Nordhessen

MoWiN.net

- **400** Unternehmen, öffentliche Verwaltungen und Institutionen im Bereich der IHK Kassel (Nordhessen und Altkreis Marburg) >100 Mitarbeitern in der Region
- **2009:** 90 Teilnehmer mit 48.750 Mitarbeitern (Ø 542) Teilnahmequote: 23%
- **2011:** 72 Teilnehmer mit 48.950 Mitarbeitern (Ø 680) Teilnahmequote: 18%
- **Teilnehmende Betriebe 2009/2011 insgesamt:** 131 Betriebe mit 80.250 Mitarbeitern (Ø 613) Teilnahmequote 2009/2001 insgesamt: 33%

Betriebsbefragungen Nordhessen zu Erreichbarkeit, Mobilität, Verkehr, Klimawandel und Klimaanpassung 2009/2011

Inhalte der Befragung (Bestand und Analyse)



- Qualität der Erreichbarkeit der Betriebsstandorte mit Pkw, Logistik, ÖPNV, ÖPFV, Fahrrad- und Fußverkehr, Intermodalität
- Mobilitätsbedarf und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur
- Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter (Modal Split)
- Einschätzungen zu möglichen Auswirkungen des Klimawandels auf die Erreichbarkeit und das Verkehrsverhalten der Mitarbeiter

Betriebsbefragungen Nordhessen zu Erreichbarkeit, Mobilität, Verkehr, Klimawandel und Klimaanpassung 2009/2011

Inhalte der Befragung (Maßnahmen)

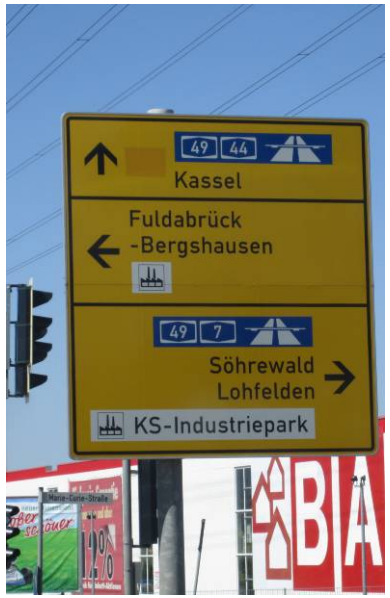
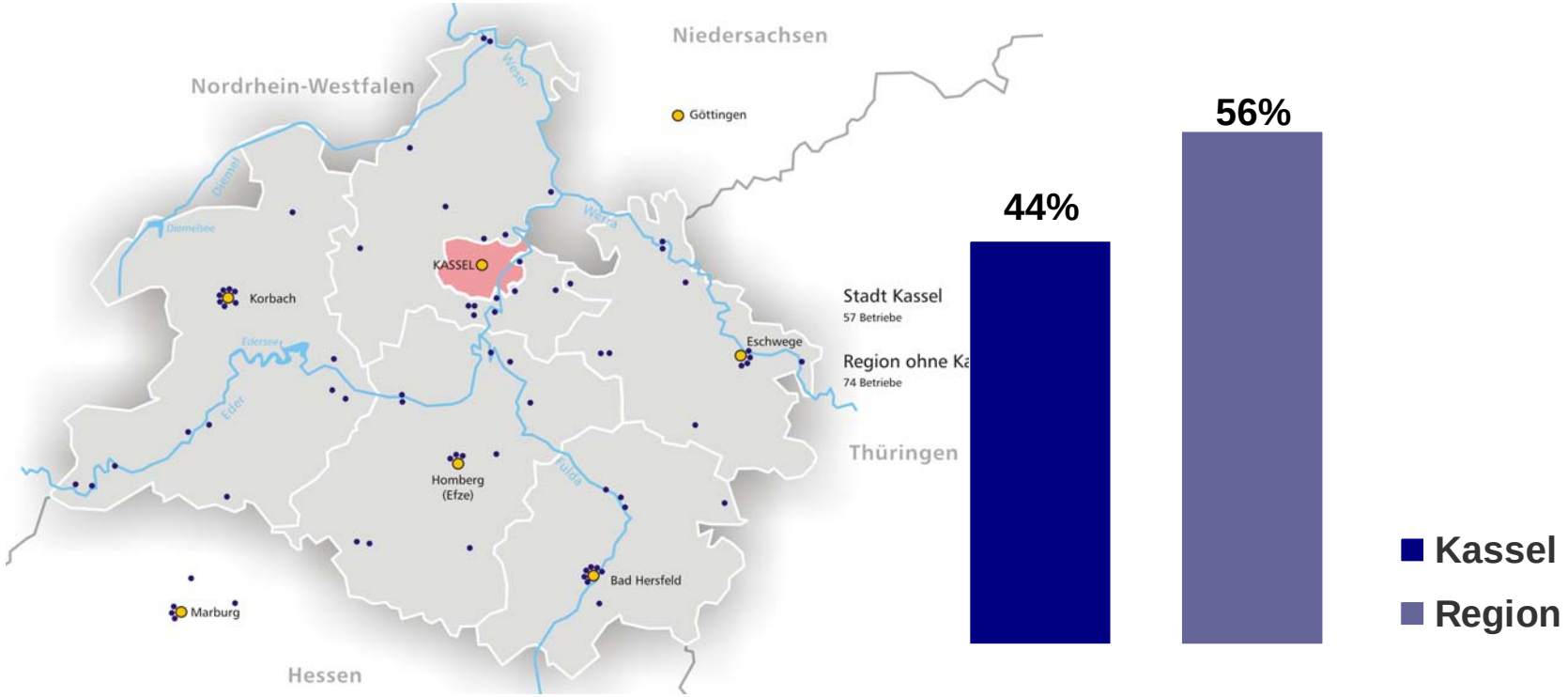


Foto: Nickel

- Betrieblicher Handlungsbedarf zur Klimaanpassung im Bereich Mobilität
- Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit, Erhöhung der Resilienz der Verkehrssysteme und zur Verhaltensbeeinflussung der Mobilitätsnachfrager
- Mobilitätsmanagement der Betriebe für ihre Mitarbeiter (Wege zum Arbeitsplatz) und für die betriebliche Mobilität
- Beteiligung an überbetrieblichen Maßnahmen

Betriebsbefragungen Nordhessen (Region IHK Kassel) Erreichbarkeit, Mobilität, Verkehr, Klimawandel und Klimaanpassung 2009/2011

Struktur der Teilnehmer nach Standort



MoWiN.net Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

GEFÖRDERT VOM Bundesministerium für Bildung und Forschung

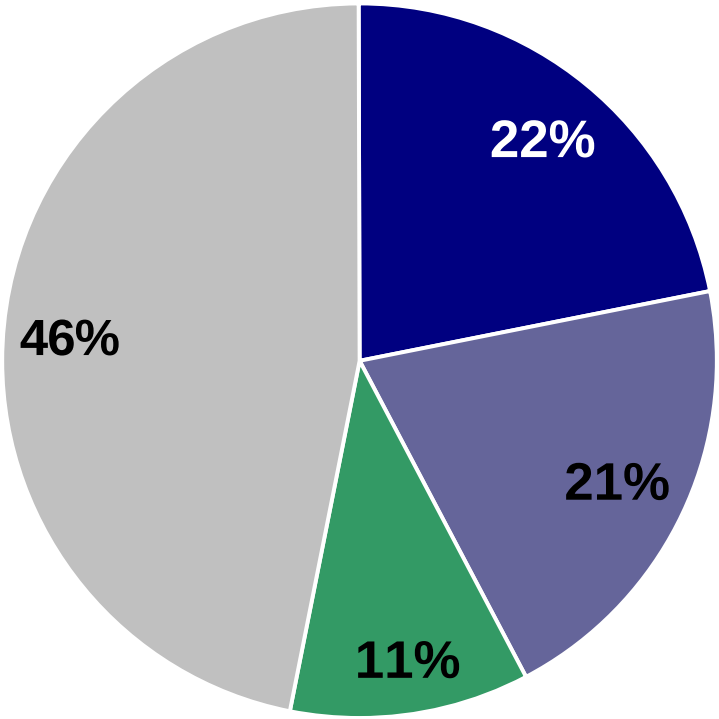
Teilnahme nach Standorten 2009/2011

Antwortquoten		Anteil an allen Teilnehmern:
▪ Insgesamt	33%	100%
▪ Stadt Kassel	32%	44%
▪ ZRK (ohne Kassel)	44%	8%
▪ Region Nordhessen ohne KS/ZRK	37%	44%
▪ Altkreis Marburg (nur IHK Kassel) *	13%	3%

*nur IHK-angehörige Unternehmen, keine öffentlichen Verwaltungen

Betriebsbefragungen Nordhessen zu Erreichbarkeit, Mobilität, Verkehr, Klimawandel und Klimaanpassung 2009/2011

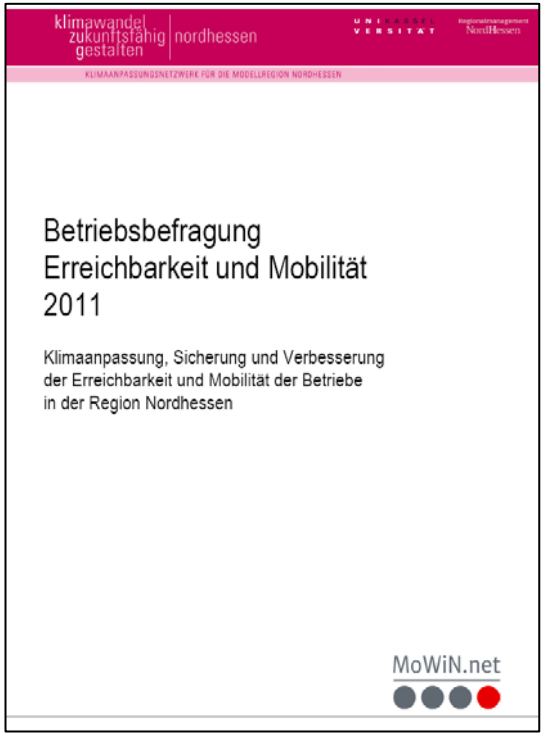
Struktur der Teilnehmer nach Branchen



- Unternehmen der Mobilitätswirtschaft
- Öffentliche Verwaltungen und Einrichtungen
- Unternehmen der Gesundheitswirtschaft
- Unternehmen alle anderen Branchen

N = 131

Ausgewählte Ergebnisse der Betriebsbefragungen 2009/2011

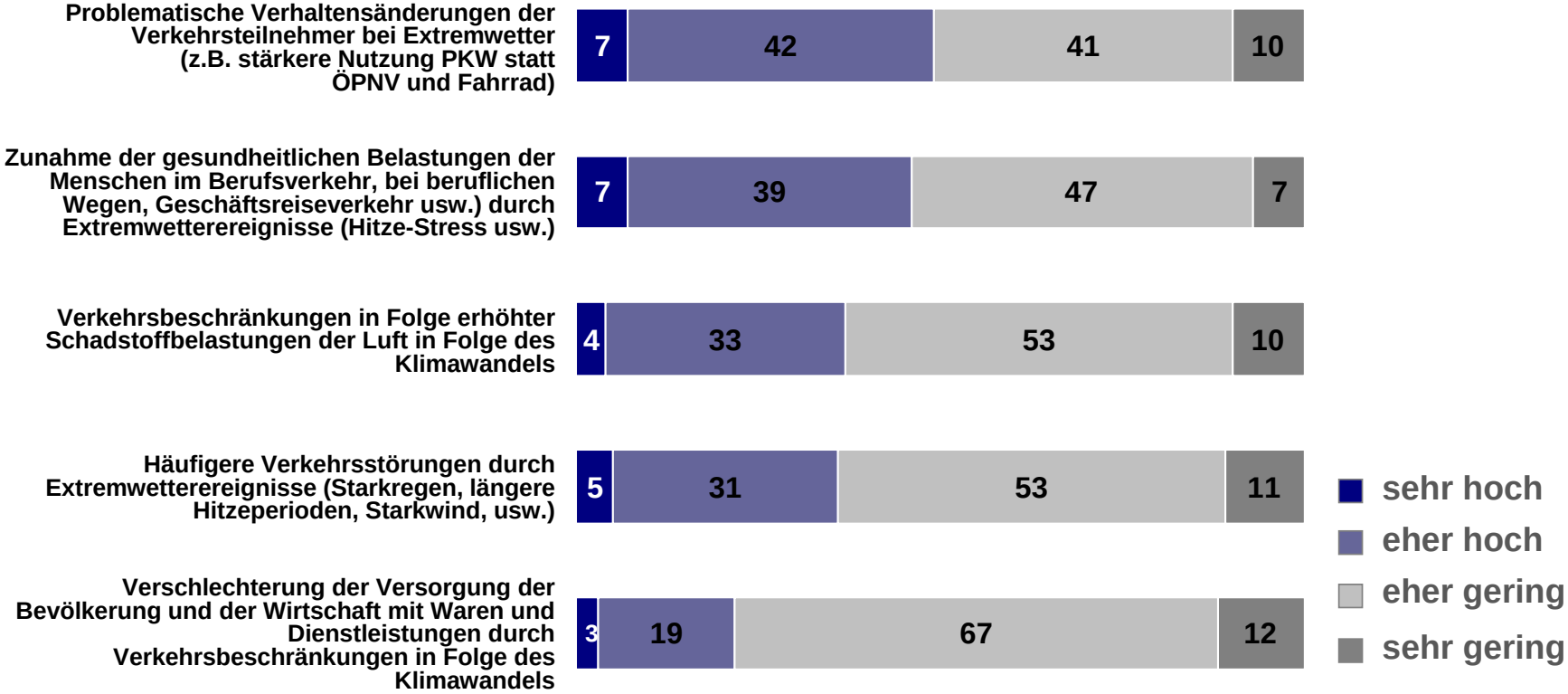

Betriebsbefragung
Erreichbarkeit und Mobilität
2011

Klimaanpassung, Sicherung und Verbesserung
der Erreichbarkeit und Mobilität der Betriebe
in der Region Nordhessen

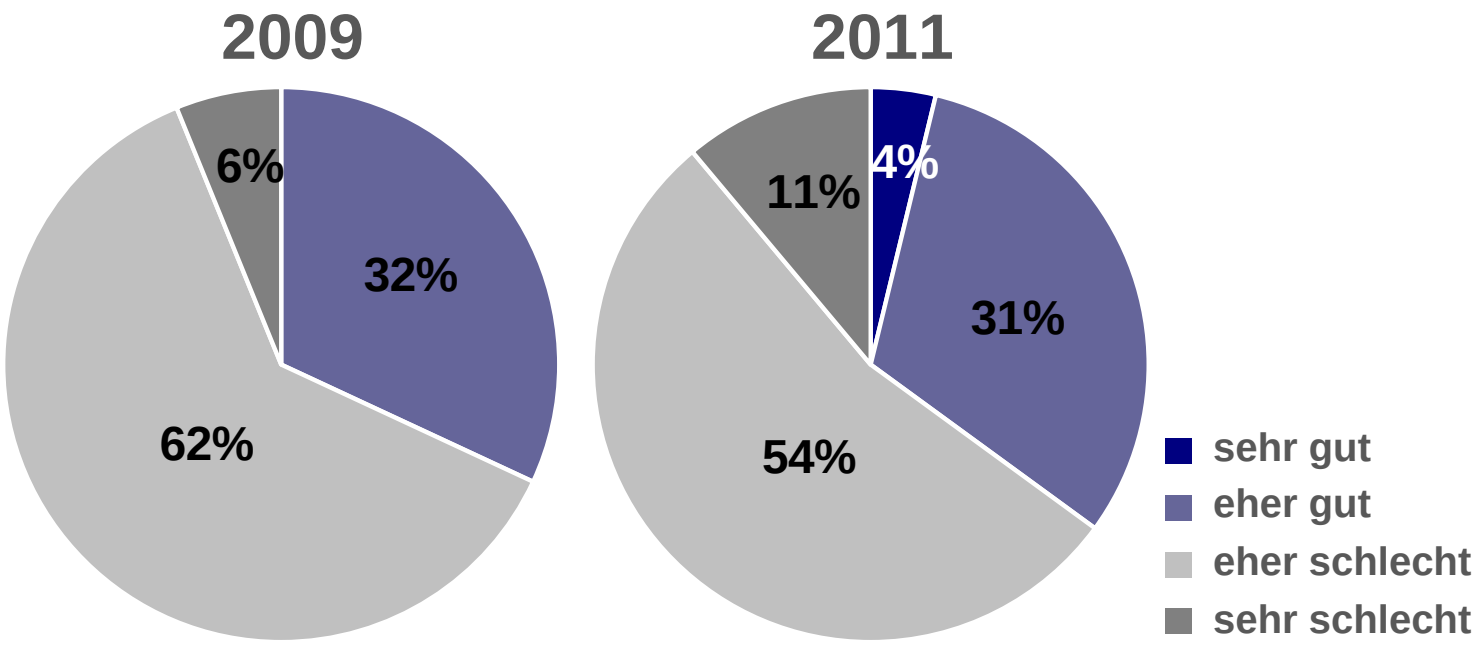
MoWiN.net

Hinweis: Differenzen zu 100% in den Diagrammen sind rundungsbedingt

Bedeutung möglicher Auswirkungen des Klimawandels auf Nordhessen, Angaben 2009/2011 in %



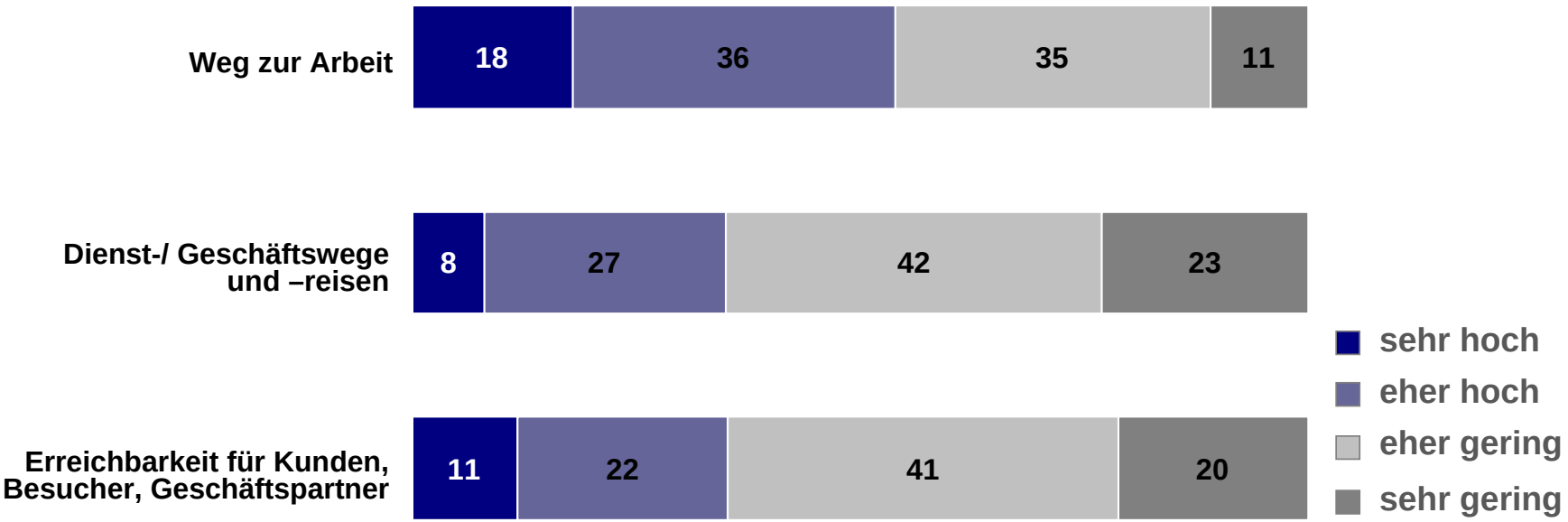
Beurteilung der Verfügbarkeit von Informationen zum Thema Klimaanpassung von Mobilität und Verkehr in Nordhessen 2009 und 2011



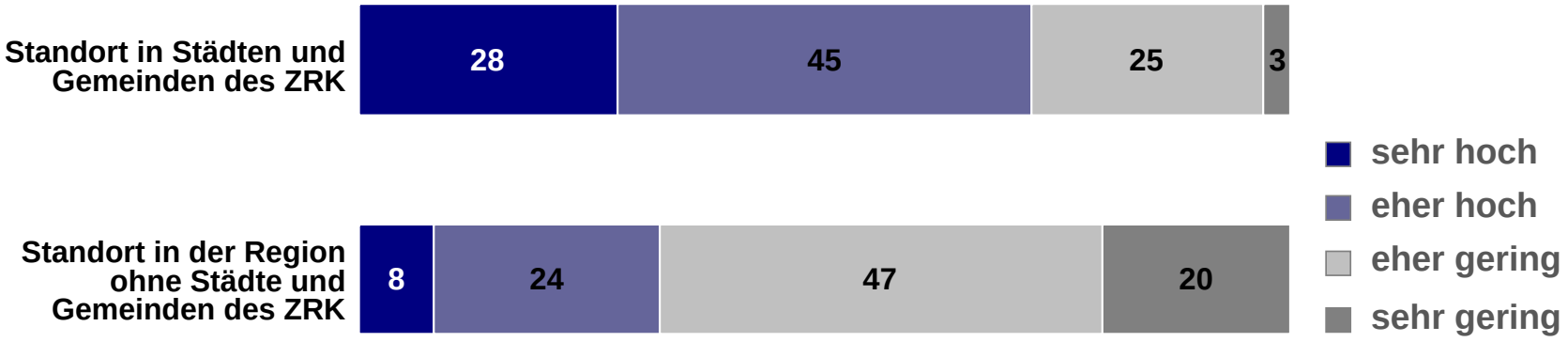
Beurteilung der Erreichbarkeit der Betriebsstandorte (Auswahl)

Foto:Nickel

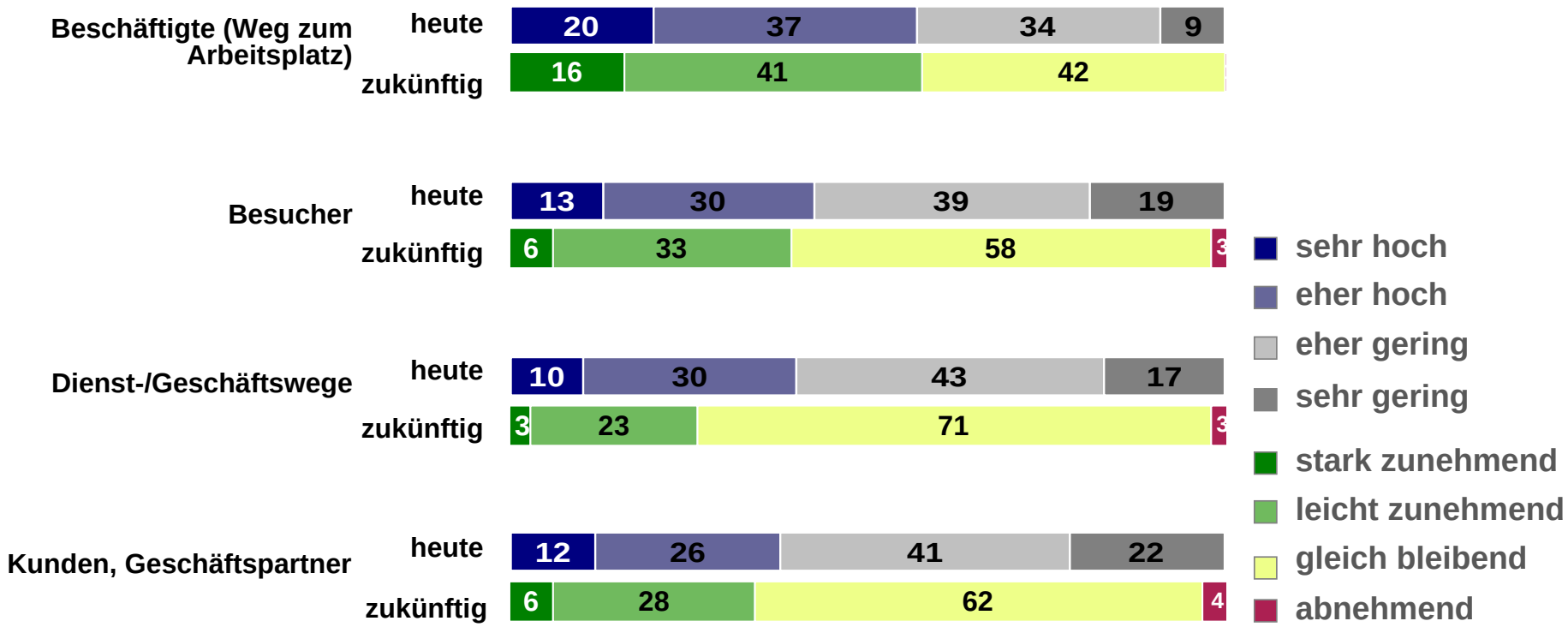
Heutige Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Betriebe mit dem ÖPNV nach Zwecken, Angaben 2009/2011 in %



Heutige Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Betriebe für die Beschäftigten nach Standorten, Angaben 2009/2011 in %



Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Betriebe mit dem ÖPNV heute und zukünftig erwartet, Angaben 2011 in %



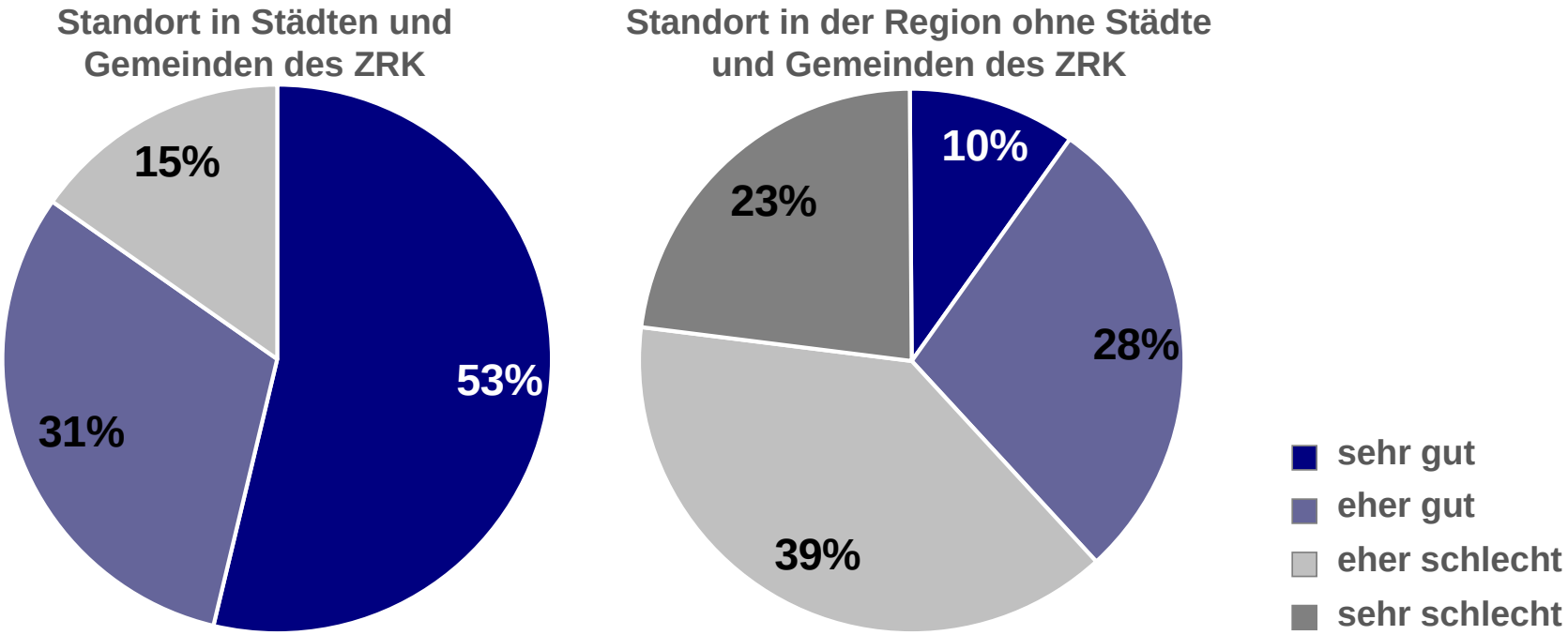
Bestand und Nachfrage nach Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für Betriebe (Auswahl)

Abb.: PGN

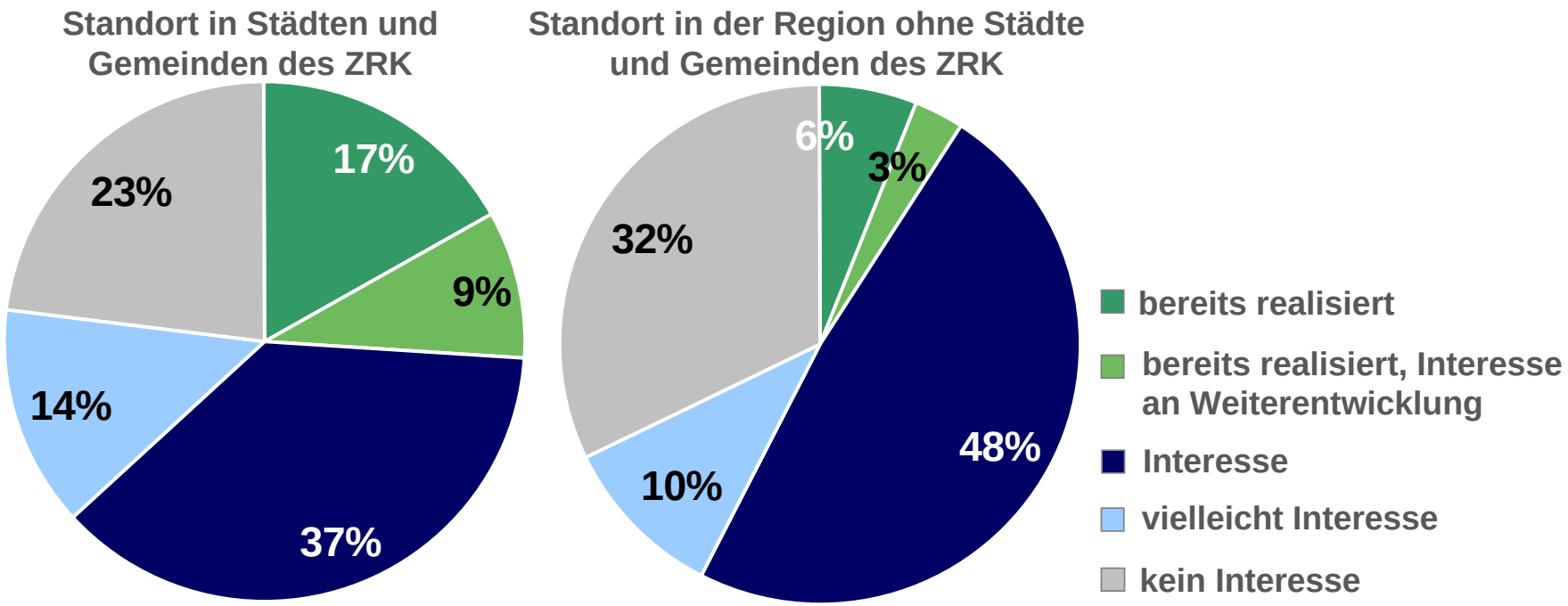
Ausbau des ÖPNV (Verbindungen, Takte usw.)

Foto: Nickel

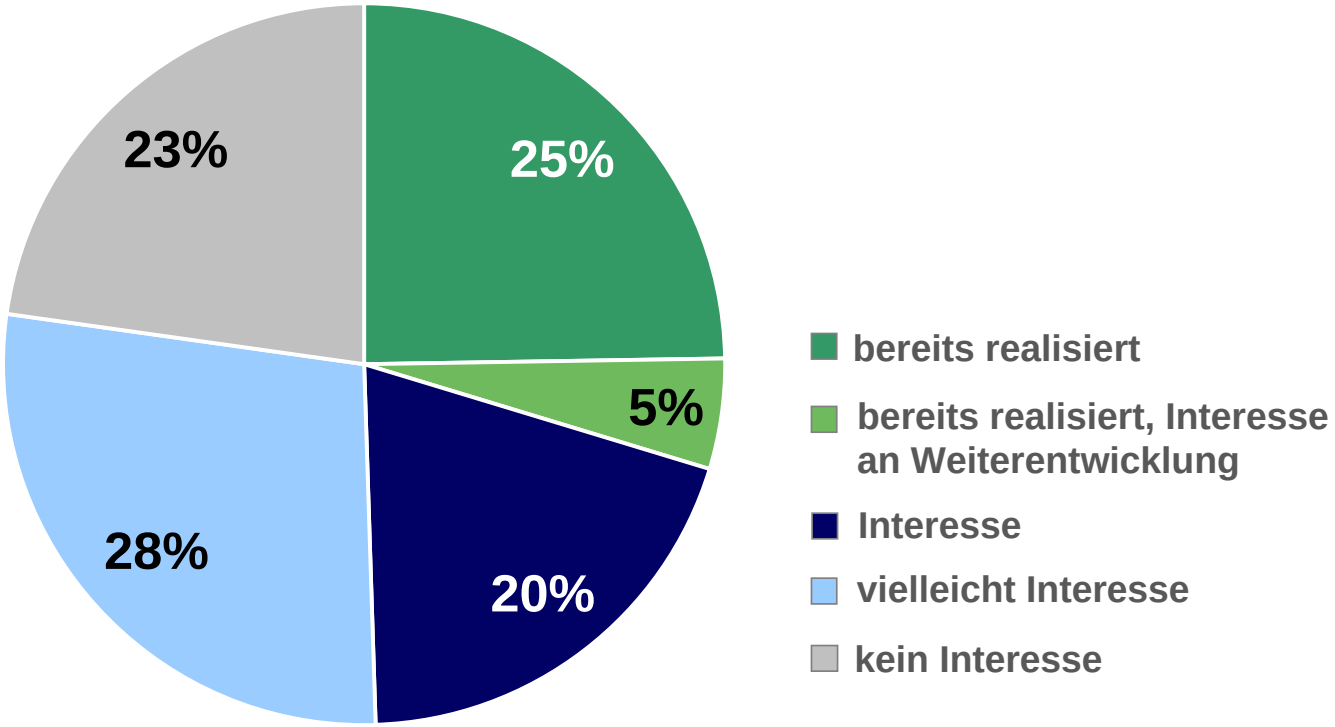
Beurteilung der Erreichbarkeit der Betriebsstandorte mit dem ÖPNV, nach Standorten 2009/2011



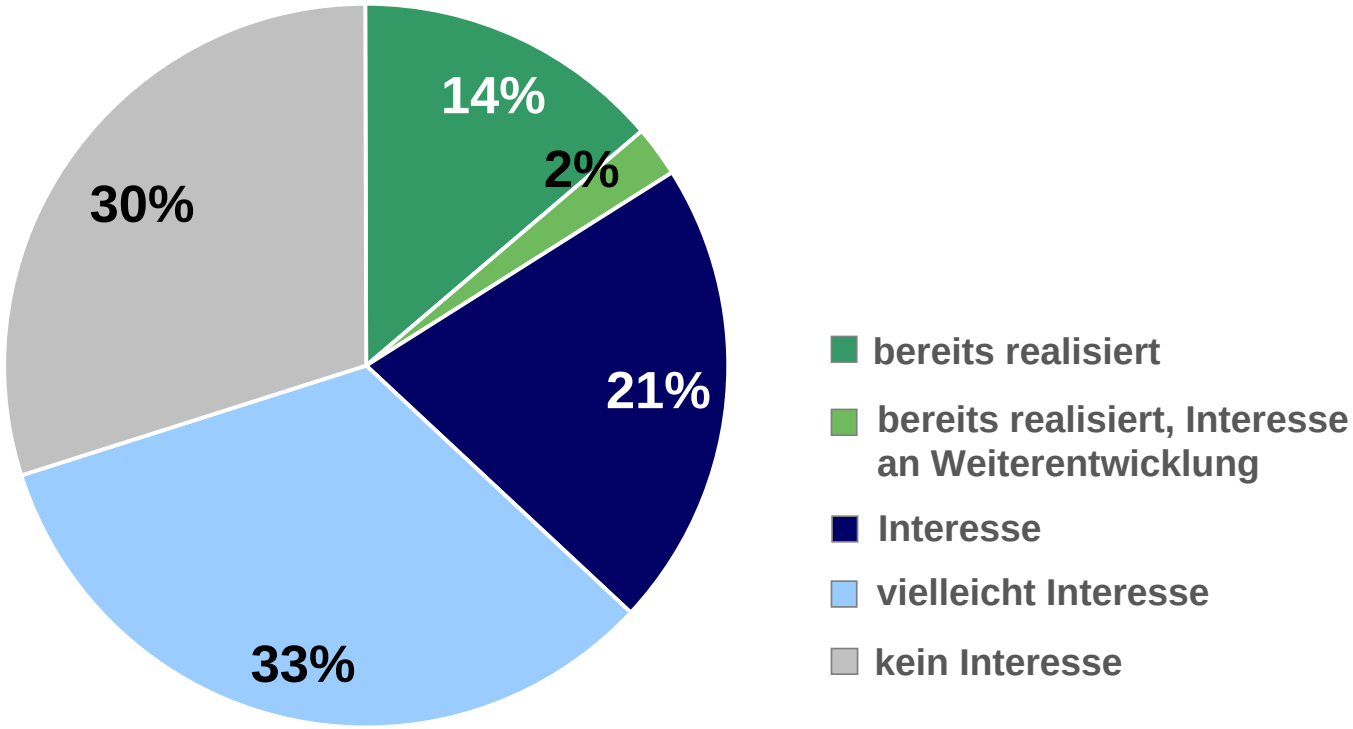
Ausbau des ÖPNV (Verbindungen, Takte usw.) nach Standorten 2011, Angaben in %



Förderung der ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit durch Jobtickets 2011, Angaben in %



Förderung der ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit durch Information, Beratung und Imagemaßnahmen 2011, Angaben in %



Förderung der ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit durch Jobtickets: Beispiel Sammelbestellung für Mitglieder von MoWiN.net e.V.

Günstiger pendeln mit dem Job-Ticket: Von links Markus Oeste und Nadja Gläser (Mowin), Constance Bimber (KVG), Rainer Volk (Vorstandsvorsitzender Mowin) und KVG-Vorstand Dr. Thorsten Ebert an der Park-and-Ride-Station Vellmar-Dörnbergstraße. Elf solche Umsteigepunkte mit etwa 1500 Autostellflächen für Pendler gibt es im Tarifgebiet Kassel Plus. Foto: KVG/nh

KVG will Umsteiger locken

Job-Tickets durch Sammelbestellungen auch für kleine Firmen mit Rabatt erhältlich

Von Axel Schwarz

KASSEL. Die hohen Spritpreise veranlassen immer mehr Berufspendler, sich nach Alternativen zum eigenen Auto umzuschauen. Im Internet-Pendlerportal für Nordhessen ist die Zahl der Nutzeranfragen seit März deutlich gestiegen, berichtet Geschäftsführerin Nadja Gläser von Mowin, dem Netzwerk der Mobilitätswirtschaft beim Regionalmanagement Nordhessen.

Seit die Mitfahrerbörse (**www.nordhessen.pendlerportal.de**) vor einem Jahr installiert wurde, haben 13 700 Pendler freie Plätze in ihren Autos angeboten oder nach einer Mitfahrgelegenheit für den täglichen Arbeitsweg gesucht. Fast ebenso viele Menschen haben sich nach Angaben der KVG inzwischen ein Job-Ticket für Busse und Bahnen zugelegt. Diese Tickets sind 7 bis 25 Prozent günstiger erhältlich als normale Jahreskarten – je nachdem, wie viele Zeitkarten die 350 teilnehmenden Firmen jeweils für ihre Belegschaft bestellen. Viele Unternehmen räumen weitere Vergünstigungen für die berufliche Mobilität ihrer Beschäftigten ein.

Zahl der Pendler wächst

Das passt in die Zeit. Denn im Raum Kassel sind immer mehr Menschen auf Achse, um jeden Tag zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. In den vergangenen fünf Jahren hat die Zahl der Ein- und Auspendler per Saldo um rund 8000 Menschen zugenommen (siehe Grafik). Merklich gestiegen ist laut Statistik der Agentur für Arbeit auch das Angebot von Jobs im Stadtgebiet: Im Jahr 2006 gab es am Arbeitsort Kassel gut 89 000 Beschäftigte, 2011 waren es fast 99 000 Personen.

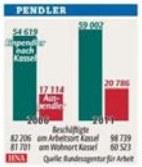
Laut einer städtischen Verkehrsbefragung wird immer noch knapp die Hälfte aller Arbeitswege im Stadtgebiet mit dem Auto zurückgelegt. Angesichts steigender Kraftstoffkosten aber wächst die Zahl der Umsteiger auf Busse und Bahnen. Unter derzeit 13 000 Job-Ticket-Nutzern sei gut ein Viertel in den vergangenen fünf Jahren hinzugekommen, sagt KVG-Sprecherin Heidi Hamdad: „Es gibt einige Unternehmen, die für die komplette Belegschaft Job-Tickets abnehmen." Das seien zum Beispiel Pflegedienste, Krankenkassen, Anwaltskanzleien, der Hessische Rundfunk oder das Regierungspräsidium.

Zentrale Abrechnung

Dass die günstigen Tickets zentral geordnet und abgerechnet werden, macht die KVG zur Bedingung für den Job-Ticket-Rabatt. Wenn mindestens fünf Arbeitnehmer mitmachen, können Firmen mit der KVG einen Vertrag schließen.

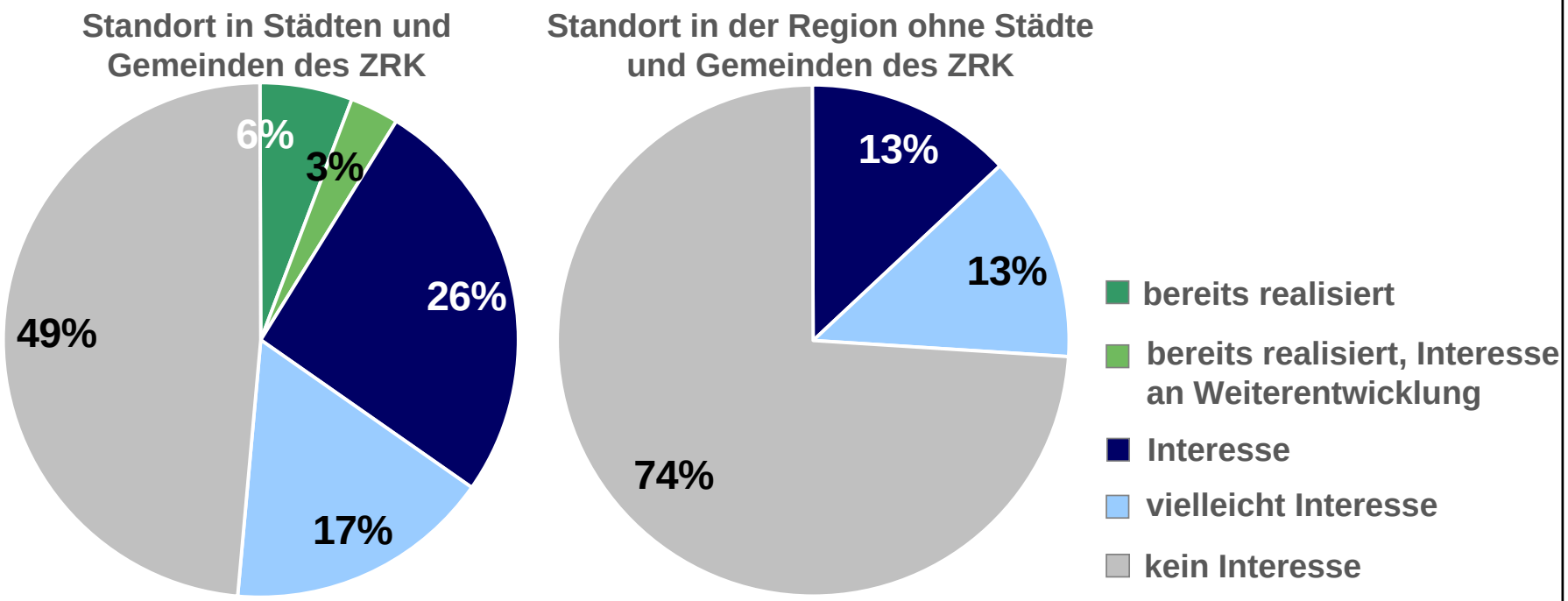
Durch eine neue Partnerschaft steht das Modell nun auch Firmen mit weniger als fünf Nutzern offen: Das Mobilitätsnetzwerk Mowin hat für seine 130 Mitgliedsbetriebe global einen Job-Ticket-Vertrag mit der KVG vereinbart. Damit folgt Mowin dem Beispiel der Stadt Vellmar. Seit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Norden bietet das Vellmarer Rathaus nicht nur seinen 216 Mitarbeitern, sondern als Partner der KVG auch kleinen örtlichen Unternehmen an, die Bestellung von Job-Tickets zu übernehmen.

Diesen Service will nun auch Mowin bieten und dafür werben. Das nordhessenweite Netzwerk steht für 60 000 Beschäftigte. „Viele wissen gar nicht, wie gut ihre Betriebe an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind", sagt Mowin-Vorstandschef Rainer Volk, Leiter Logistikplanung im Daimler-Werk Kassel. **ARTIKEL UNTEN**



HNA 01.05.2012

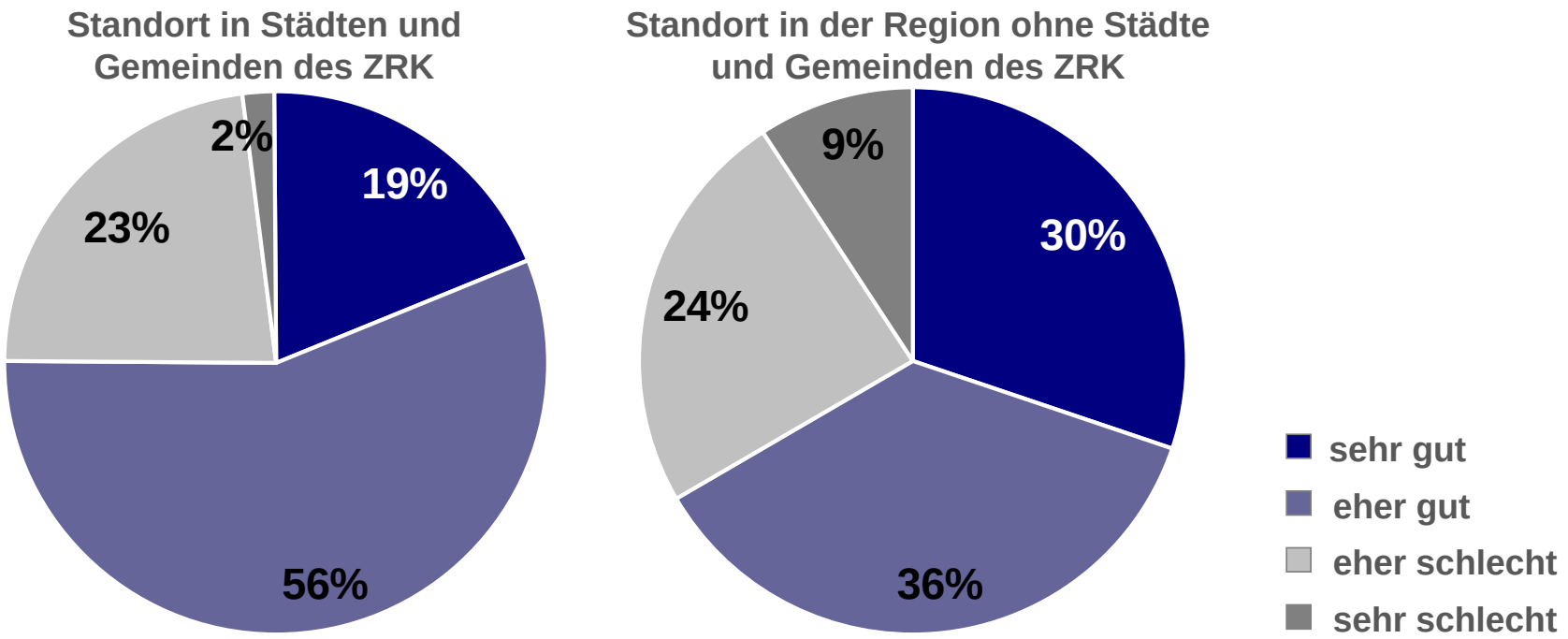
Ausbau von Park+Ride (mehr Stellplätze, mehr Standorte usw.), nach Standorten 2011



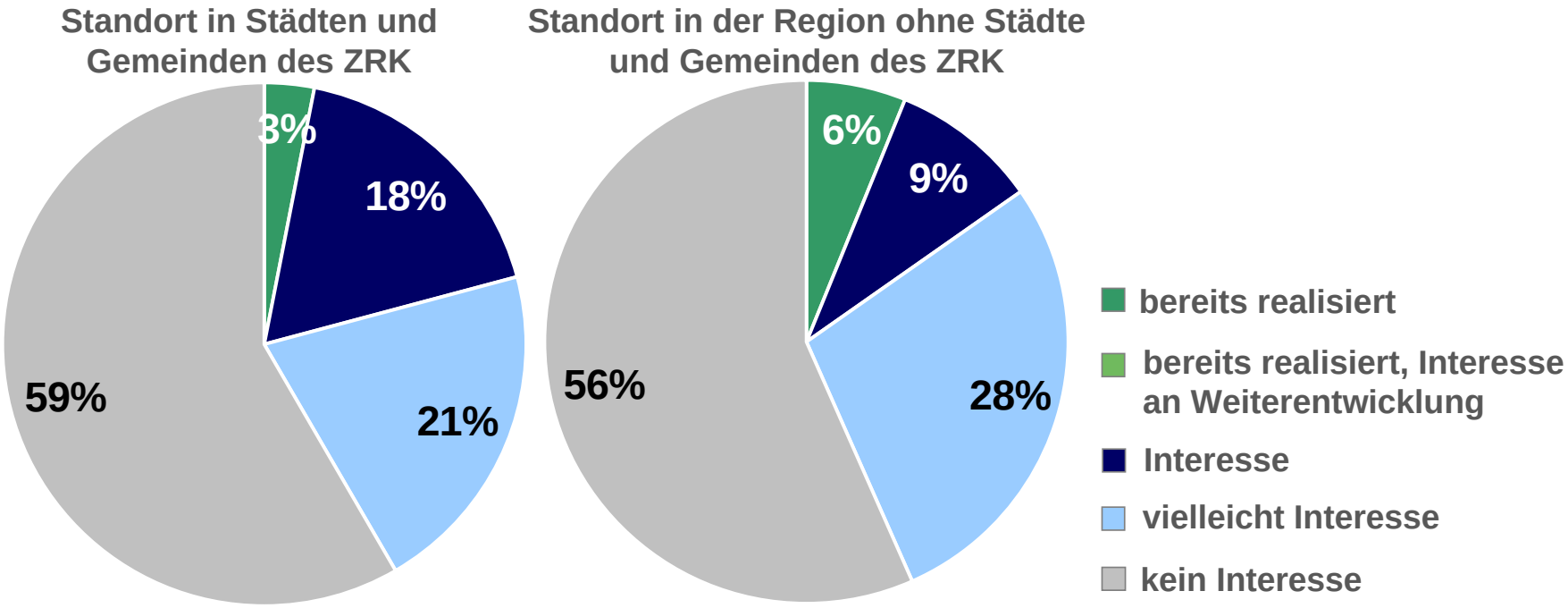
Förderung der Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit

Foto: Nickel

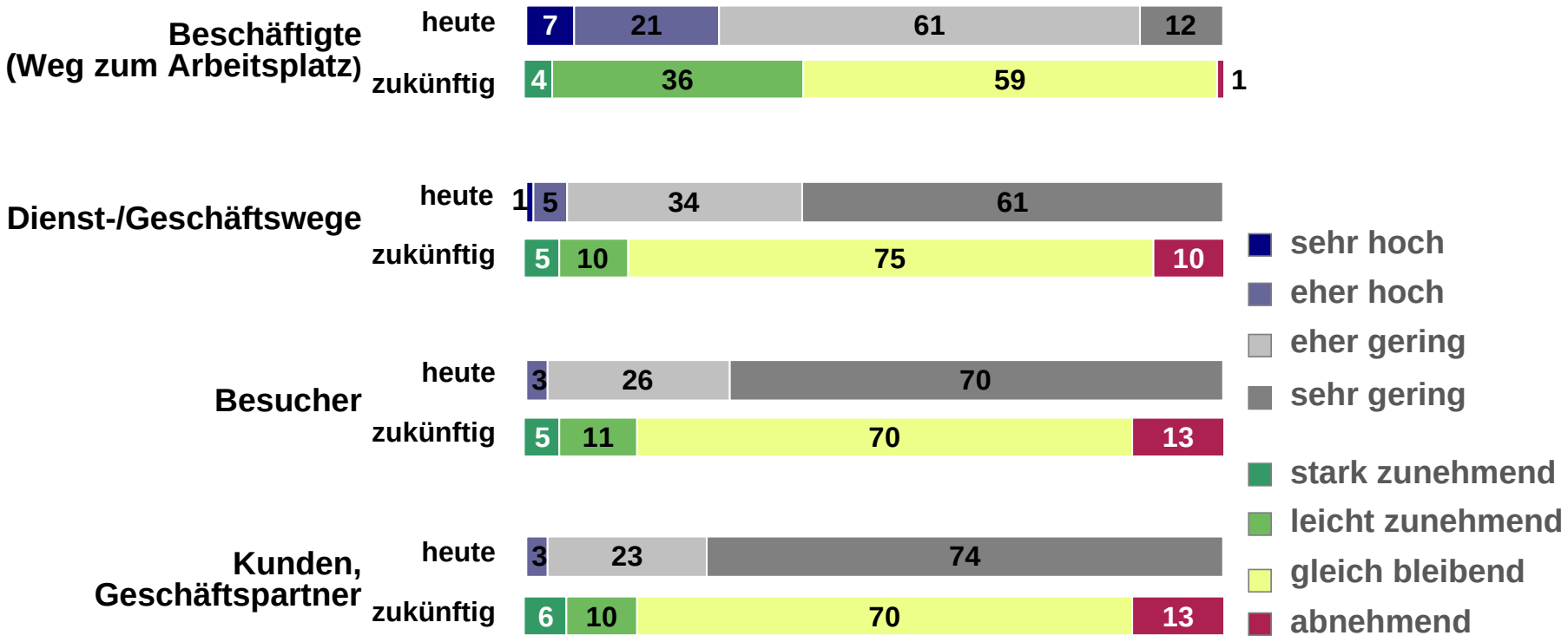
Beurteilung der Erreichbarkeit der Betriebe mit dem Fahrrad, nach Standorten 2009/2011



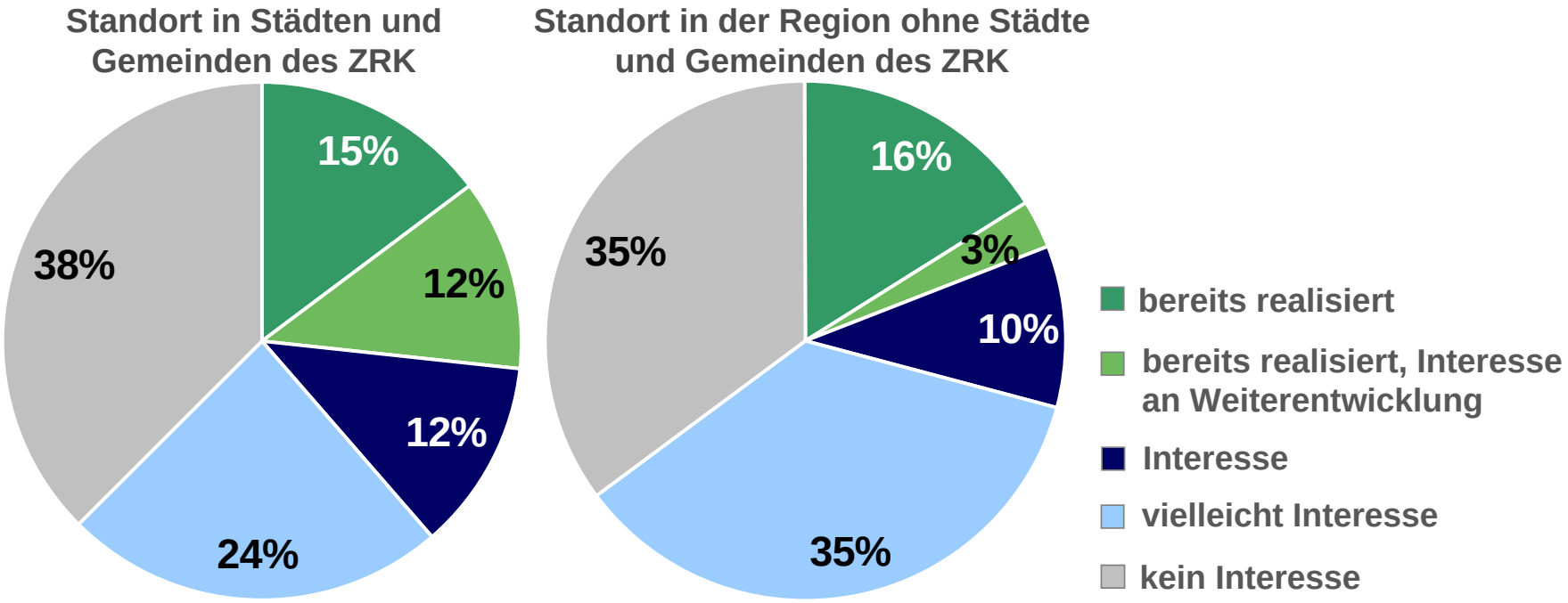
Ausbau des Bike+Ride nach Standorten 2011, Angaben in %



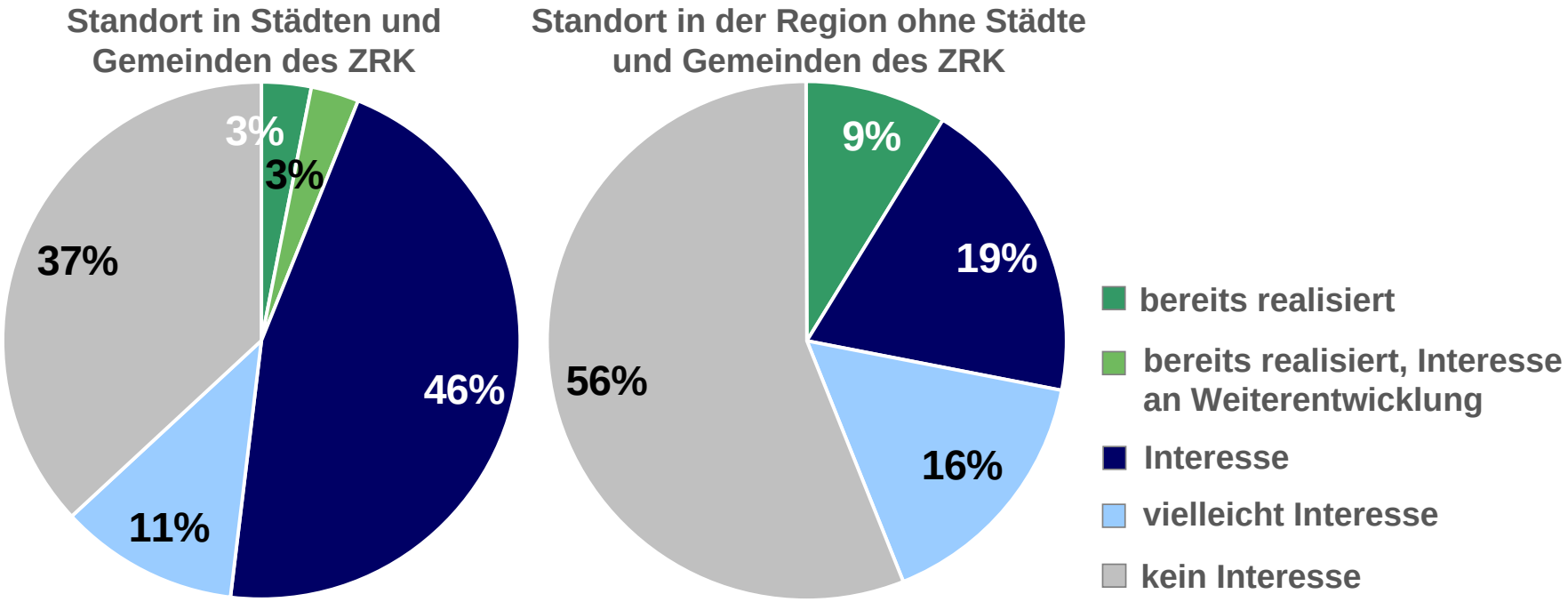
Bedeutung einer guten Erreichbarkeit der Betriebe mit dem Fahrrad, heute und zukünftig, Angaben 2009/2011 in %



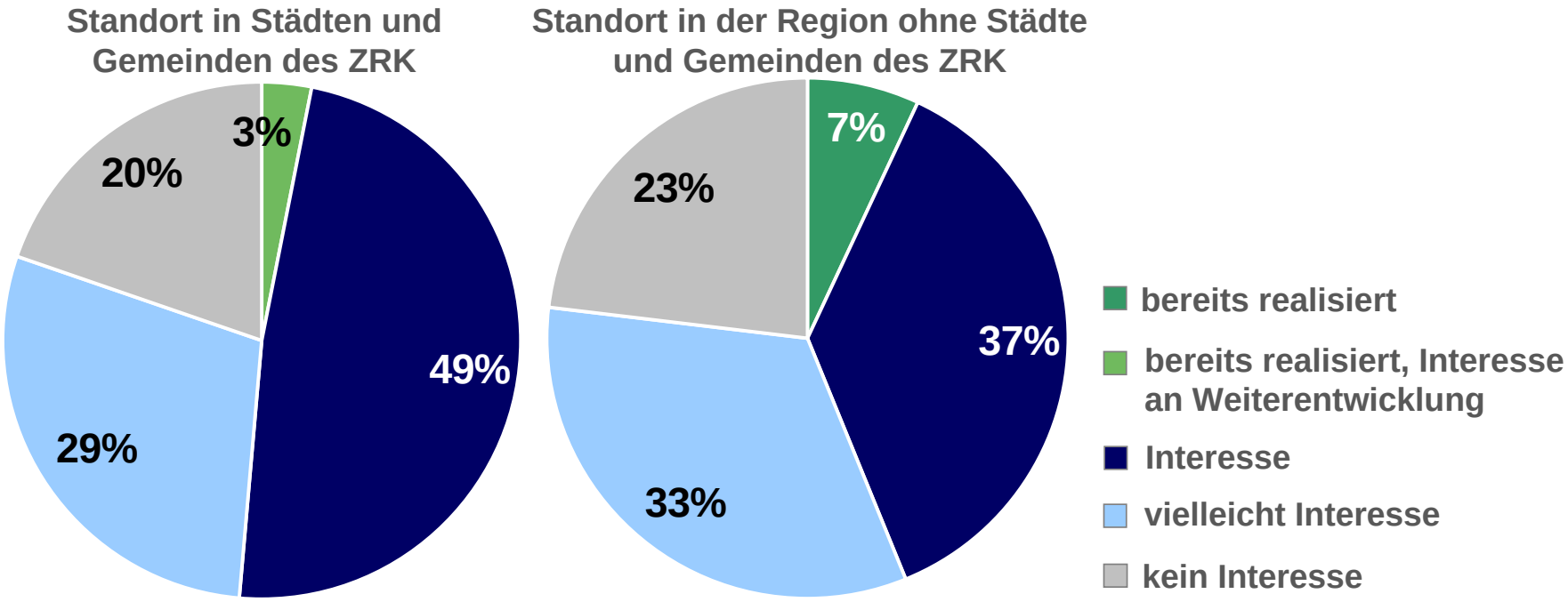
Förderung der Fahrradnutzung der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit durch Ausbau der betrieblichen Infrastruktur nach Standorten 2011, Angaben in %



Ausbau von Fahrradwegen/Radrouten zum Betrieb nach Standorten 2011, Angaben in %



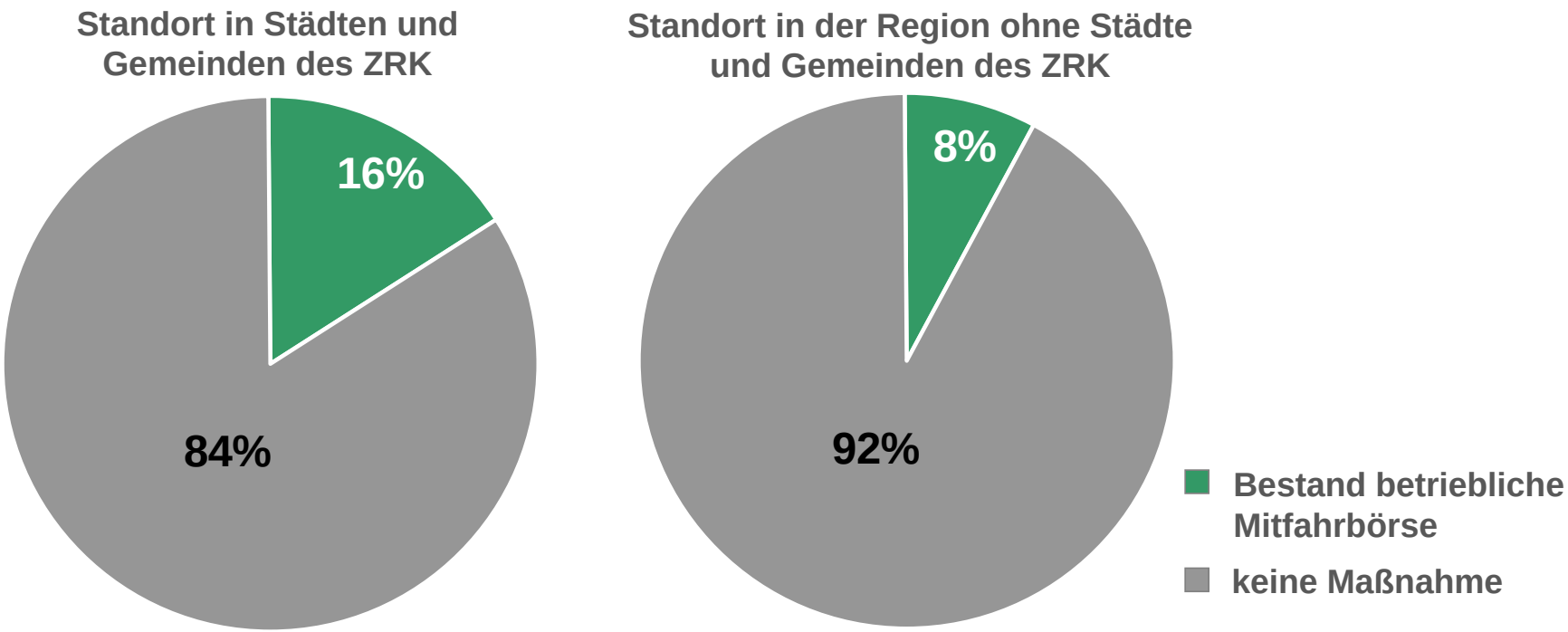
Besserer Winterdienst auf Rad- und Fußwegen (auch zu ÖPNV-Haltestellen) im Umfeld des Betriebs nach Standorten 2011, Angaben in %



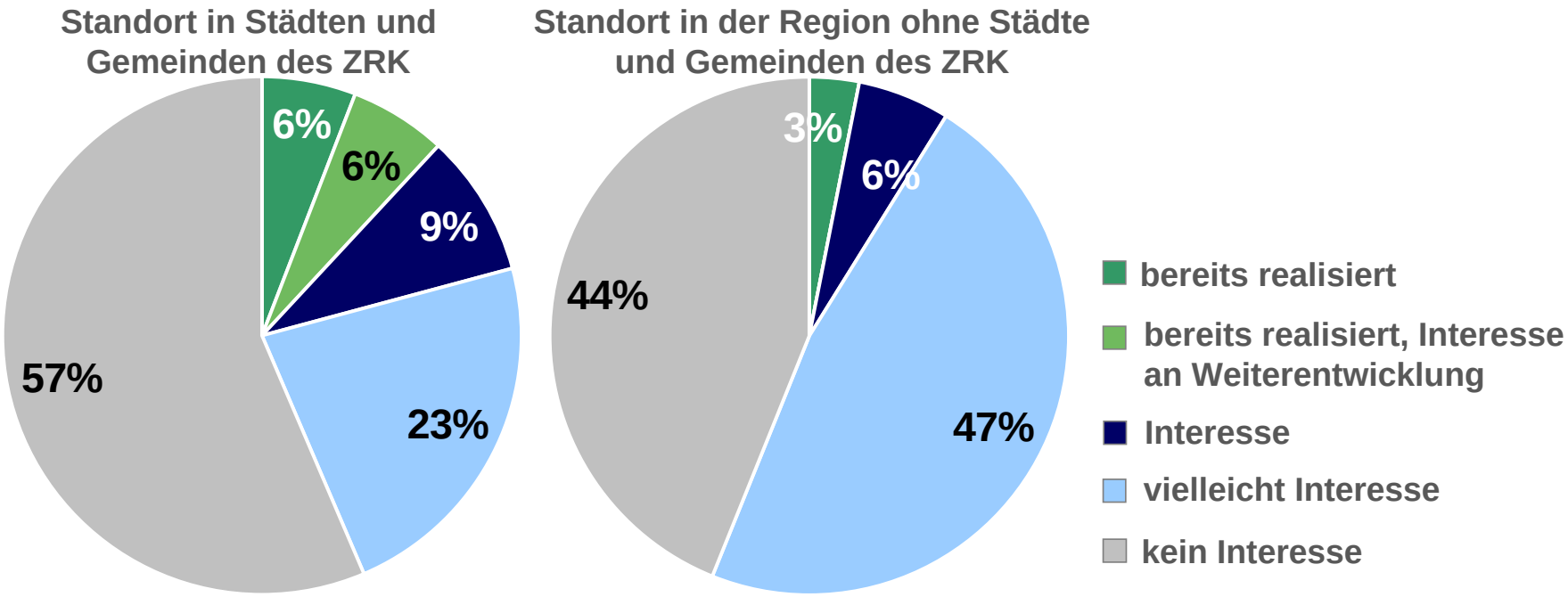
Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften

Foto: Nickel

Bestand betriebliche Fahrgemeinschaftsbörsen nach Standorten 2009/2011, Angaben in %



Interesse an Fahrgemeinschaftsportal ausschließlich für die Mitarbeiter des eigenen Betriebs nach Standorten 2011, Angaben in %



Klimzug-Umsetzungsprojekte zur Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg

- **Individuelle, geschlossene Fahrgemeinschaftsportale für einzelne Unternehmen, gemeinsam für benachbarte oder Gewerbegebiete**
- **Erste Klimzug-Pilotprojekte „MobiCar“ seit Mitte 2011 bei Amazon Logistik in Bad Hersfeld und der Hauptverwaltung des LWV, Landeswohlfahrtsverband Hessen**

Klimaanpassungsmaßnahmen für Unternehmen, Handlungsbereiche (Auswahl):

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
  - **Mitarbeiterbefragungen zur Mobilität und Analyse betriebliche Mobilität**
  - **Maßnahmen Infrastruktur und Dienstleistungen**
  - **Information und Beratung der Beschäftigten, Imagemaßnahmen, Einbeziehung z.B. in Gesundheitsmanagement usw.**
  - **Mobilitätskonzept und Beteiligung an Maßnahmen für den Betriebsstandort**
  - **Kooperation mit Verkehrsverbänden**
- **Unterstützung der Betriebe durch kommunales Mobilitätsmanagement**
- **Maßnahmen der Mobilitätsdienstleister**
  - **ÖPNV (Fahrplan, Jobtickets, CarPools, Fahrrad-Pools, Carsharing, Teilnahme an betrieblichen Mobilitätstagen usw.)**

Kooperation mit dem Programm „effizient mobil“ der Deutschen Energie-Agentur (dena): Übersicht über Projekte in der „effizient mobil“- Modellregion Nordhessen

Fotos: Daimler AG, Universität Kassel, B.Braun Melsungen AG, PGN (4)

effizient mobil

MoWiN.net Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

GEFÖRDERT VOM Bundesministerium für Bildung und Forschung

Kooperation mit dem Projekt „bike + business“

in der Region Frankfurt/ Rhein-Main

und im Zweckverband Raum Kassel (ZRK)

B2 / BIKE & BUSINESS

Unmöglich erträglicher Berufsverkehr beim Deutschen Wetterdienst an der Frankfurter Straße in Offenbach.

Die Allwetter-Radler

Jeder fünfte Beschäftigte beim Deutschen Wetterdienst fährt mit dem Rad ins Büro – und es sollen mehr werden

Von Jürgen Schultheis

DEUTSCHER WETTERDIENST

Die größte entsorgerfreute Behörde der Bundesverkehrsministerium hat seit 1954 ihren Hauptsitz in Offenbach.

Der Deutsche Wetterdienst (DWD) verfügt über 2 360 Planstellen. Neben dem Hauptsitz in Offenbach mit rund 900 Planstellen unterhält der DWD sechs große Niederlassungen in Hamburg, Potsdam, Leipzig, Essen, Stuttgart und München mit insgesamt mehr als 200 Beschäftigten.

Sieben Luftfahrtwetterwarnzentralen, sechs Stationen für verkehrsbedingte Flugwetterinstitutionen, drei Agrarwetterkundliche Beratungsstellen und 130 hauptamtliche Wetterwarten und Wetterstationen gehören außerdem zum Deutschen Wetterdienst.

60 000 Vorhersagen und 20 000 Wetter- und Wetterbeurteilungen gibt der DWD in Jahr heraus.

Für die Luftfahrt liefert der Wetterdienst im Jahr 470 000 Vorhersagen und Warnungen, fast 200 000 davon für die Gesellschaft.

Seit der Aschekatastrophe in Island veröffentlicht der Deutsche Wetterdienst auch Wetterlage und Aschekonzentrationsprognosen für Rodeo/BMBF, ebd.

www.dwd.de

Die Deutsche Wetterdienst (DWD) verfügt über 2 360 Planstellen. Neben dem Hauptsitz in Offenbach mit rund 900 Planstellen unterhält der DWD sechs große Niederlassungen in Hamburg, Potsdam, Leipzig, Essen, Stuttgart und München mit insgesamt mehr als 200 Beschäftigten.

Sieben Luftfahrtwetterwarnzentralen, sechs Stationen für verkehrsbedingte Flugwetterinstitutionen, drei Agrarwetterkundliche Beratungsstellen und 130 hauptamtliche Wetterwarten und Wetterstationen gehören außerdem zum Deutschen Wetterdienst.

Die 15-Kilometer-Strecke „bei diesem Wetter zu fahren ist wie Urlaub“

Als größter nachgeordneter Behörde des Verkehrsministeriums hat der DWD sehr genau beobachtet, dass mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 der Radverkehr gefördert werden soll. Der Personalvorstand begreift den Verkehrsmittel Rad als wichtigen Element einer nachhaltigen Mobilitätsgesellschaft – gerade wegen des Klimawandels, den der Wetterdienst auf Basis seiner umfassenden Daten besonders so anschaulich organisieren wie andere Klimaforschungseinrichtungen. Wird die Bestrebe keinen Anfang geben, die Hände in den Schoß oder die Beine hochzulegen, plant der DWD weiteren Aktionen. Neben seiner Beteiligung an der Aktion Effizienz stellt, für die er die Ausrichtung „Fahrradakademie Berlin in Hessen“ 2006 bekommen hat, will der DWD 2012 Mobilitätstage organisieren. Das betriebliche Mobilitätsmanagement soll angehoben werden. Gespräche mit der NIO (Nahverkehr im Offenbach) sind aufgenommen worden. Deshalb ist auch der Einsatz des DWD in die Elektromobilität. „Wir überlegen, Pedelecs zu

Abb.: FR Ausgabe 30.03.2011

Abb.: ZRK, 2011

Umsetzungsverbund Klimaanpassung des betriebsbezogenen Verkehrs:

- Implementierung der Ergebnisse in der Stadt Kassel, im ZRK und der umliegenden Region
- Beratung für Arbeitgeber, Kommunen und Beschäftigten
- Kooperationsprojekte an wichtigen Arbeitsplatzstandorten (in Kassel z.B. Bettenhausen, Waldau, Mittelfeld, City)
- Unterstützung der Maßnahmen für bereits aktive Betriebe
- Initiierung neuer Umsetzungsprojekte
- Evaluation bereits umgesetzter Maßnahmen (Längsschnitt)
- Fortsetzung und Ausbau von Netzwerk und Transfer für die Wirtschaft in der „effizient mobil-Region Nordhessen“
- Regionale Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (speziell vor dem Hintergrund wachsender Pendlerströme und –Distanzen)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Kontakt und weitere Informationen:

KLIMZUG Nordhessen
Teilprojekt Betriebsbezogener Personenverkehr

MoWiN.net e.V.
Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk
Ständeplatz 13
34117 Kassel

Projektleitung: Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel
Projektassistenz: Mareike Zamzow

E-Mail: nickel@mowin.net
Web: mowin.net
klimzug-nordhessen.de

MoWiN.net Mobilitätswirtschaft Nordhessen Netzwerk

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

UNIKASSEL VERSITÄT

Regionalmanagement NordHessen

klimawandel zukunftsfähig gestalten | nordhessen

Klimaanpassungsbedarf im Personenverkehr in Nordhessen

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel,
Dipl.-Geogr. Claudia Nash,
Dipl.-Ing. Joachim Otto,
Dipl.-Ing. Carolin Röhrig,
Dipl.-Ing. Dieter Stepner

KLIMAANPASSUNGSNETZWERK FÜR DIE MODELLREGION NORDHESSEN

ARCHITEKTUR
STADTPLANUNG
LANDSCHAFTSPLANUNG

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium für Bildung und Forschung

Wie beeinflusst der Klimawandel den Personenverkehr in Nordhessen?

Analyse des Verkehrsverhaltens (Verkehrsteilnahme und Verkehrsmittelwahl)

- Schwerpunkt: Qualitative Untersuchung in der Region Nordhessen.
  - Einblick in die wetterabhängigen Entscheidungsstrukturen.
  - Beurteilung des Verkehrsangebots durch die Nutzer.

Analyse der Verkehrsinfrastruktur

- Erhebung von Vulnerabilitäten der Verkehrsinfrastruktur (Straße, Schiene, Radverkehr).
- Darstellung von finanziellen Auswirkungen und Anforderungen.

Einige Ergebnisse der qualitativen Untersuchung zum Verkehrsverhalten

- Verkehrsverhalten bei Ausbildungs- und Berufswegen weist im Vergleich zu Freizeitwegen geringere wetterabhängige Änderungen auf.
- Besonders ältere Menschen sind durch Extremwetterereignisse in ihrer körperlichen Leistungsfähigkeit und Mobilität beeinträchtigt (Hausbesuche bei ärztlicher Versorgung, Lieferdienste).
- Der Einfluss von Extremwetterlagen ist beim Fahrradverkehr am deutlichsten.
- Tendenz zur Stärkung des MIV: Wahlfreie Verkehrsteilnehmer greifen bei unbeständigen Wetterverhältnissen/einigen Extremwetterlagen verstärkt auf den Pkw zurück.
- Unterschiedliche Vulnerabilitäten in Abhängigkeit von Nutzungsdichte und Siedlungsstruktur.
- Es besteht insbesondere beim Öffentlichen Nahverkehr Handlungsbedarf.

Einige Ergebnisse der Infrastrukturanalyse

- Straßenverkehr: Kaskadeneffekte möglich, z. B. bei Frost-Tau-Wechsel im Winter.

- Schienenverkehr: die „Hardware“ ist robuster als im Straßenverkehr, aber das Netz aufgrund mangelnder Alternativrouten und Linienbündelung weniger resilient.

- Radverkehr: die höchste Vulnerabilität, der geringste betriebene Aufwand seitens der Betriebsdienste.

➡ Notwendige Maßnahmen (alle Verkehrsträger):

- Mindestens Aufrechterhaltung, eher Ausbau der Betriebsdienste.

- Bündelung ist problematisch, Diversität erhöhen oder erhalten.

Klimaanpassungsbedarf am Beispiel des Öffentlichen Personenverkehrs

- Informationsübermittlung an den Kunden
  - Verspätungen/Ausfälle
- Komfort/Wärmebelastung in den Fahrzeugen
  - Klimatisierung in Bussen und Bahnen
- Wetterschutz an Haltestellen
  - Schutz gegen Regen und Wind
  - Schutz gegen direkte Sonneneinstrahlung

Temperaturregulierung in den Fahrzeugen des ÖV

- Busse in Nordhessen:
  - A-Flotte (regelmäßiger Linienverkehr) muss zu 100% mit Klimaanlagen ausgestattet sein.
  - Vollständige Ausstattung der B-Flotte (Schülerverkehr und Ergänzungsfahrten) wird noch nicht in der Ausschreibung gefordert.
  - Nachholbedarf vor allem im Schülerverkehr.

- Straßenbahnen: noch keine generelle Klimatisierung.

- Züge des Regionalverkehrs: in der Regel nicht vollständig klimatisiert.

Festsetzung von Mindeststandards in der Region ...

Haltestellen Holländische Straße, Kassel/ Bahnhof Volkmarsen/ Königsplatz, Kassel/ Scheidemannplatz, Kassel

Mindeststandards Haltestellenausstattung

- Schutz vor
  - Niederschlag
  - Wind
  - direkter Sonneneinstrahlung

- Rutschfester Belag im Wartebereich

- Sitzgelegenheiten

- Pavillon mit transparenten Seitenwänden und Rückwand sowie nicht transparentem Dach, 1-2 Sitzbänke, ca. 10 m^2 gepflasterte Fläche.

Haltestelle Bebelplatz, Kassel

Kosten der Haltestellenaufrüstung

- Pavillon mit Seitenwänden und Rückwand: je nach Modell 3000-7500 €.
- 10 m^2 Pflaster: ca. 400 €.
- Sitzelement für zwei bis drei Personen: 200-850 €.
- Nachrüstung Seitenwände: ca. 1500 €.
- Nachrüstung Dächer:
  - Schwer zu beziffern, da unterschiedliche Pavillonmodelle und
  - unterschiedliche Nachrüstungsoptionen denkbar (z. B. Austauschen des Dachmoduls, Kaschieren mit Blech/Folie).

Umsetzung einer Klimaanpassungsmaßnahme im Werra-Meißner-Kreis

... bislang fehlender Sonnenschutz

Haltestelle Bahnhof, Eschwege-Niederhone

Haltestelle Krankenhaus, Eschwege

Kooperationspartner: Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV), Nahverkehr Werra-Meißner GmbH, Stadt Eschwege, Klimaanpassungsbeauftragte des Werra-Meißner-Kreises; Zusammenarbeit mit der Firma ProtectES-Solar.

Umsetzungsmaßnahme: Beschichtung der Glasdächer von zwei Wartepavillons mit einer Sonnenschutzfolie

Beschichtung des Glasdaches an der Haltestelle Bahnhof in Eschwege-Niederhone

Warten ohne Sonnenstich

Wartende sollen an Bushaltestellen an heißen Tagen besser geschützt werden

Am Eschweger Krankenhaus erfolgte die Umrüstung mit einer getönten Folie. Fotos: privat

ESCHWEGE. Das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung/ Mobilitätsentwicklung der Universität Kassel hat im Rahmen des Projekts Klimzug-Nordhessen („Klimawandel zukunftsfähig gestalten") die Auswirkungen des Klimawandels auf den Personenverkehr untersucht und daraus entsprechende praxisorientierte Klimaanpassungsmaßnahmen für die Region Nordhessen abgeleitet. Eine dieser Maßnahmen ist die Beschichtung von Bushaltestellendächern mit Sonnenschutzfolie, damit Wartende zukünftig besonders an heißen Tagen nicht mehr der direkten Sonneneinstrahlung ausgesetzt sind.

Zwei Bushaltestellen wurden nun durch die Firma ProtectES-Solar (Kaufungen) mit zwei unterschiedlichen Sonnenschutzfolien ausgerüstet. Die Erste befindet sich in Niederhone an der Bahnstation, die Zweite am Eschweger Krankenhaus. Die Klimaanpassungsmaßnahme erfolgte in Kooperation zwischen dem Fachgebiet von Prof. Helmut Holzapfel, der Nahverkehr Werra Meißner GmbH, dem Nordhessischen Verkehrsverbund, der Stadt Eschwege sowie der Klimaanpassungsbeauftragten des Werra-Meißner-Kreises.

In der heißen Jahreszeit wird sich zeigen, wie sich die Sonnenschutzfolie in der Praxis bewährt, damit vielleicht noch weitere Bushaltestellen „klimaangepasst" umgerüstet werden könnten.

Für Nachfragen zu Klimzug Nordhessen steht Dr. Miriam Bornholdt, Klimaanpassungsbeauftragte für den Werra-Meißner-Kreis, gern unter der Rufnummer 0 56 51/74 49 23 zur Verfügung. (WR)

TIPP DES TAGES

Das Dach der Bushaltestelle Bahnstation Niederhone wurde mit nicht durchsichtiger Sonnenschutzfolie ausgerüstet.

Werra-Rundschau, 21. November 2011

Umsetzungsverbund: Bereich Personenverkehr

ZIEL

Forschungsergebnisse und die vielfältigen Aspekte der Umsetzungsmöglichkeiten verdienen eine weitere Verbreitung!

➔ Eine fortführende Begleitung / Verbreitung der Umsetzungsmaßnahmen sollen die geschaffenen Netzstrukturen intensivieren, damit die Klimaanpassung im Personenverkehr in Nordhessen zukünftig eine weitere Berücksichtigung erfährt.

- Kooperation mit ÖV- Aufgabenträgern (NVV, KVG) und Behörden
- Zusammenarbeit mit dem „Deutschen Städtetag“
- Ausbau / Nutzung der bestehenden KLIMZUG-Seite
- Begleitgruppe soll in Arbeitsgruppe des Netzwerkes „MoWiN.net “ überführt u. verstetigt werden

Umsetzungsverbund – Projektlaufzeit und Meilensteine

Laufzeit von April 2012 bis Oktober 2012

Meilenstein I — Intensivierung und Erweiterung der regionalen Begleitgruppe

Meilenstein II — Evaluierung der exemplarischen Umsetzungsmaßnahme

Meilenstein III — Autonomes u. nachhaltiges Netzwerk schaffen

Quelle: http://www.mowin.net/

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

klimawandel zukunftsfähig gestalten | nordhessen

-16- als Anlage zur Einladung Ausschuß

- 63 -
A731

Stadtverordneten-Versammlung
Kassel
Eing. 13. JUNI 2012

Kassel, 08.05.2012
Frau Fischer-Ebel
☎ 60 12

Dezernat VI
Eing.: 08. Mai 2012
Anl. .....

- VI -

ASMV am 09.05.2012
Anfrage der SPD-Fraktion und Fraktion B90/Die Grünen vom 15.03.2012
Vorlage Nr. 101.17.411.

„Verkehrserschließung Bergpark"

Stellungnahme:

Fragen zu einzelnen Verkehrsereignissen im Bergpark sind vorwiegend im konzeptionellen Zusammenhang zu betrachten.
Das „Gesamterschließungskonzept Bergpark Wilhelmshöhe", das mit dem Stadtverordnetenbeschluss vom 22.03.2010 vorliegt, stellt diesen Kontext her und wird daher in seinen Grundzügen der Beantwortung der konkreten Fragen vorangestellt. Es beruht auf folgenden, aufeinander abgestimmten Maßnahmen:

- Zwei „Eingangstore" zum Park – Bündelung der Besucherinfrastruktur: Das Besucherzentrum am Herkules und das Besucherzentrum Schloss im sanierten Stationsgebäude definieren die Hauptzugangsbereiche zum Park und übernehmen die entsprechende Informations- und Versorgungsfunktion. Durch die Anordnung der Endpunkte des öffentlichen und des ruhenden Verkehrs wird in gleicher Weise der Zielverkehr hier gebündelt, und der Parkbesucher wird zum Fußgänger im Park.
- Integration der Tulpenallee in den Park: Das Ergebnis eines freiraumplanerischen Wettbewerbs wird zurzeit als Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Land umgesetzt.
- Grundzüge der parkinternen und parkexternen Erschließung: Hierunter ist zum einen die Optimierung und Ergänzung des bestehenden öffentlichen Busliniennetzes zu verstehen, indem eine direkte und regelmäßige Verbindung der beiden „Eingangstore" außerhalb des Parkareals geschaffen wird. Zum anderen ist eine interne Verbindung durch ein maßstäblich, technisch und ökologisch angepasstes Fahrzeug für besondere Zielgruppen mit den Zielen Löwenburg und Kaskadenwirtschaft vorgesehen. Ein zweites Fahrzeug stellt zu den entsprechenden Nachfragezeiten den Shuttleverkehr zwischen Besucherzentrum Schloss, Parkplatz Ochsenallee und Schlossplateau sicher und kann aufgrund erhöhter Taktfrequenz auch ein größeres Fahrgastaufkommen bewältigen. Im Gegenzug entfällt eine regelmäßig den Park durchfahrende öffentliche Buslinie, deren Nachfrage in der Vergangenheit ständig gesunken ist und die aufgrund der Fahrzeuggröße und veralteter Technik nicht parkverträglich und welterbekonform betrieben werden kann.

- Bustourismus im Park: Die Durchfahrmöglichkeit mit Reisebussen bei Stadtführungen und angemeldeten Besichtigungsfahrten wird durch absenkbare Poller geregelt. Um eine Übernutzung zu verhindern wird die Festlegung eines Fahrtenkontingentes an tendenziell besucherschwachen Tagen vorgeschlagen. Die heutige Größenordnung, ca. 300 Reisebusdurchfahrten pro Jahr, soll nicht überschritten werden.

Als Leitlinie kann aus dem Konzept und aus erhobenen empirischen Daten die schrittweise Stärkung, Verbesserung und Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur abgeleitet werden.

Die das Land und die Stadt beratenden Welterbeexperten haben die Vorgehensweisen und Ergebnisse des Gutachtens bestätigt und für zurückhaltende sowie flexibel einsetzbare Maßnahmen plädiert, die bei nicht oder bedingt eintretenden Prognosewerten auf ein entsprechendes Maß reduziert werden können. Oberstes Ziel ist dabei die Ressourcenschonung und die Authentizitätswahrung des Gesamtensembles.
Das Gesamterschließungskonzept ist als Anlage in den Managementplan des Welterbeantrages eingegangen.

1. ***Wie kann garantiert werden, dass die Park- und Verkehrsverhältnisse am Herkules ohne „Chaos" von statten gehen können? Welche Folgen hat der Rückbau der Wendeschleife am Herkules?***

Der Begriff „Chaos" ist nicht geeignet, vergangene oder zukünftige Ereignisse zum Verkehrsaufkommen am Herkules zu beschreiben, wenn die ineinandergreifenden Bausteine des oben beschriebenen Gesamtkonzeptes erst Zug um Zug umgesetzt werden sollen.

Aufgrund der vorliegenden Verkehrsdaten sowie der aktuellen Erfahrungen des letzten Jahres nach Eröffnung des neuen Besucherzentrums bzw. der Wiedereröffnung der Herkulespyramide und des Restaurants „Herkulesterrassen" kommt es zu Spitzenverkehrsbelastungen im Bereich weniger Stunden an ca. 5 bis 10 Tagen im Jahr. Die vorhandenen Stellplatzkapazitäten sind dann vollständig ausgelastet bzw. kurzfristig überlastet. Recherchen über vergleichbar sensible Standorte haben gezeigt, dass an keinem der Standorte die Infrastrukturkapazitäten für den ruhenden und fließenden Verkehr auf Spitzenbelastungen ausgelegt sind, da solche Eingriffe mit der Authentizität des Ortes nicht vereinbar sind. Insofern sind kurzfristige Überlastungserscheinungen akzeptabel und dem Ausbau der Kapazitäten vorzuziehen.

Für die Zukunft kann eine Prognose abgegeben werden, dass sich die Verkehrsnachfrage nach dem Abflachen des Eröffnungseffekts wieder normalisiert. Zudem beabsichtigt MHK, ca. 25 neue Parkplätze am westlichen bzw. nördlichen Rand des neu gestalteten Parkplatzes anzulegen. Darüber hinaus ist durch entsprechende verkehrsbehördliche Maßnahmen das Parken auf der Zufahrtstraße zum Herkules freigegeben worden mit einem zusätzlichen Angebot von ca. 130 Parkplätzen. Damit wird ein Angebot von ca. 470 Parkplätzen bereitgehalten, das auch zu Spitzenzeiten der Nachfrage genügen dürfte.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass an Sonn-und Feiertagen im Verbund der Linien 3 und 22 der KVG zu den Spitzenzeiten der Nachfrage ein 15 Minuten-Takt aus der Innenstadt zum Herkules besteht, der auch von den Welterbeexperten als gute Lösung bezeichnet wurde. Leider folgt, wie schon in den Jahren zuvor, dem Angebot nicht die Nachfrage, und dies hat strukturelle Gründe: Ein großer Anteil der Verkehrsnachfrage am Ausflugspunkt Herkules wird nicht durch den Quellverkehr aus dem Stadtgebiet Kassels erzeugt. Der PKW ist daher nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel auf dem Weg zum Herkules. Und beim ÖPNV ist die Nachfrage außerhalb der Spitzenzeiten (Wasserspiele) nach wie vor schwach.

Ein wichtiger Handlungsbedarf, die Erschließung mit dem ÖPNV zu verbessern, und damit zur Entspannung beizutragen, ist, wie oben im Gesamterschließungskonzept dargestellt, die Einrichtung der ÖPNV-Verbindungslinie vom Parkplatz Ochsenallee zum Herkules, die bisher nicht umgesetzt wurde. Hier ist die KVG zum baldigen Handeln aufgerufen.

Der Rückbau der Wendeschleife entspricht der Freiraumplanung für das Herkulesplateau und wird diesen Ort aufgrund der Freihaltung vom motorisierten Verkehr entscheidend aufwerten und beruhigen.

Für die Linienbusse des ÖPNV wurde eine voll funktionsfähige neue Haltestelle mit einer nach der maßgeblichen RAST 2006 dimensionierten Wendemöglichkeit direkt am Besucherzentrum gebaut. Um eine reibungslose Wendefahrt der KVG garantieren zu können und ein Beparken der Fläche zu verhindern, wurde nachträglich eine Markierung aufgebracht.
Mit Umgestaltung der Freiflächen und der Bündelung der Infrastruktur am Besucherzentrum i. S. des Erschließungskonzeptes, ist bereits heute eine wesentliche Aufwertung der Gesamtsituation verbunden.

2. ***Wie wird sich der Umbau der Tulpenallee und die Umgestaltung des Bereichs vor dem Besucherzentrum / Endstation der Linie 1 auswirken?***

Für Parkbesucher ist heute die Nahtstelle zwischen Stadt – Landschaft – Park kaum ablesbar. Zukünftig soll mit der Bündelung der Infrastruktur und der gestalterischen Aufwertung der Tulpenallee und der Freifläche am Besucherzentrum Schloss eine Situation geschaffen werden, die erkennbar das „Tor" zum Park definiert, als Auftakt und Einladung, den Park zu Fuß zu erkunden.
Die Umgestaltung ist das Ergebnis eines freiraumplanerischen Wettbewerbs, der als ein Baustein des Gesamterschließungskonzeptes 2009 ausgelobt wurde.
Mit der Ausführungsplanung wurden die verkehrlichen Themen, wie Fußgängerüberwege und Behindertengerechtigkeit bei Wegfall der Fußgängerunterführung am Besucherzentrum schloss geklärt. Wartezeiten an der zukünftigen Bedarfsfußgängerampel werden auf der Grundlage der vorliegenden Datenbasis außerhalb der Spitzenzeiten weder für motorisierte Individual- noch für Fußgängerverkehre erwartet.

3. ***Kann durch den Wegfall des Brand-Stoph-Parkplatzes mit der Neuorganisation des dortigen Parkplatzes der Parkbedarf gedeckt werden.***

Das Gesamterschließungskonzept ist darauf ausgerichtet, dass die Parkplatzkapazitäten am Parkplatz Ochsenallee deutlich aufgestockt werden, von heute ca. 320 auf demnächst ca. 430 nach dem Umbau. Zudem kann die Kastellanswiese als Überlaufparkplatz mit ca. 70 Stellplätzen zu besonderen Events genutzt werden, so dass insgesamt ca. 500 Parkplätze zur Verfügung stehen. Mit diesem Angebot kann die Nachfrage auch an Spitzentagen befriedigt werden, wie aus den vorliegenden umfangreichen Verkehrsdaten herauszulesen ist.

Die Verlagerung des Gartenbetriebshofes und die damit verbundene Flächenversiegelung im Bereich des Parkplatzes an der Ochsenallee führt zu einer Kompensationsmaßnahme auf der Schotterfläche, die heute als Brandt-Stoph-Parkplatz bekannt ist und als solcher genutzt wird. Die Festsetzung als Grünfläche im Bebauungsplanentwurf Nr. III/68 „Bergpark Wilhelmshöhe, Marstallkomplex" widerspricht dieser Interimsnutzung nicht, sie gibt jedoch das Ziel der Neugestaltung als Grünfläche und Teil des Parks vor, die im Einklang steht mit den Inhalten des Parkpflegewerkes. Es besteht die Absicht, dass die Rückgewinnung als

Grünfläche mit der Umsetzung des Gesamterschließungskonzeptes einhergeht, sodass keine Nachteile in der Erreichbarkeit des Schlossplateaus entstehen werden.
Für 46 Stellplätze ist auf der Schotterfläche eine Baulast eingetragen, die als Stellplatznachweis für das Schlosshotel dient. Die Baulast kann nur mit Zustimmung des Begünstigten aufgelöst werden.

Flankiert wird die Neuordnung der Parkplätze mit dem Baustein der parkinternen (Microbus zur Löwenburg, Microbus-Shuttle) und der parkexternen (Linienbus zwischen BZ Schloss am Stationsgebäude und BZ Herkules) Erschließung aus dem Gesamterschließungskonzept (s. o.). Der flexibel nachfrageorientierte und vertaktete Einsatz wird sich positiv in einer höheren Nachfrage für die Straßenbahn der Linie 1 auswirken. Die Einführung ist daher dringlich und überfällig.

Spangenberg