

cima Moislinger Allee 2 23558 Lübeck

Stadt Goslar
Postfach 34 52

38634 Goslar

Stadt+Regionalentwicklung

Handel

Marketing

Digitale Stadt

Management

Wirtschaftsförderung

Immobilien

Vertiefende Betrachtung Busparken im Rahmen der Umgestaltung des Kaiserpfalzquartiers

Ihr Zeichen: 2021/0000419

24. Februar 2022

Ihr Ansprechpartner:

Nils Meyer

T 0451-38968-19

meyer@cima.de

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Projekt zur Entwicklung des Kaiserpfalzquartiers haben sich weitere Fragen bezüglich der Stellplätze für Reisebusse ergeben. So steht die Frage im Raum, wie stark sich die aktuelle Pandemie auf das Reiseverhalten der Bustouristen ausgewirkt hat und ob eine Rückkehr auf das Niveau vor der Pandemie zu erwarten ist. In einem zweiten Schritt sind diese Erkenntnisse mit den Ergebnissen der von WVI erstellten Machbarkeitsstudie zum Thema Busparken zu verschneiden und die dortigen Aussagen an die aktuelle Situation anzupassen. Hierbei wird auch das Thema Busparkplatz Osterfeld gesondert betrachtet. Insbesondere die Wegebeziehungen und die generelle Eignung des Osterfeldes als Busparkplatz sind zu überprüfen. Weitere Themen sind Belegungsfaktoren für die Unterstadt / die Breite Straße sowie eine Prüfung von Alternativstandorten.

Die folgende Stellungnahme geht auf diese Fragen ein und liefert eine begründete Handlungsempfehlung zur weiteren Planung der Stellplätze für Reisebusse im Umfeld des Kaiserpfalzquartiers, bzw. zu den Alternativen.

Bustourismus:

Die touristische Nachfrage gemessen in der Anzahl der Reisen hat im Zeitraum 2012-2019 insgesamt um rd. 5 % zugenommen und ist dann schlagartig im Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie um über 40 % eingebrochen. In der Verteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel zeigt sich, dass der Tourismus mit dem Bus in den Jahren 2015 und 2016 ein deutliches Wachstum im Vergleich zur Entwicklung der übrigen Verkehrsmittel verzeichnet hat. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 2012 stieg die Zahl der Busreisen in diesen Jahren um bis zu 40 % (Hintergrund: Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs erfolgte im Jahr 2013). In den Folgejahren erfolgte dann ein umso stärkerer Rückgang. Im Jahr 2019 lag die Entwicklung zum Jahr 2012 nur noch bei rd. + 4 %. Im Pandemiejahr 2020 sank die Zahl der

CIMA Beratung + Management GmbH

Moislinger Allee 2

23558 Lübeck

T 0451-38968-0

F 0451-38968-28

cima.luebeck@cima.de

Geschäftsführer Roland Wölfel

Registergericht München

HRB 85796

Gerichtsstand München

UID DE129314570

Steuernummer 14312470390

Bankverbindungen

Postbank München

IBAN DE18 7001 0080 0305 5228 05

BIC PBNKDEFF

Volksbank Forchheim

IBAN DE15 7639 1000 0000 0777 80

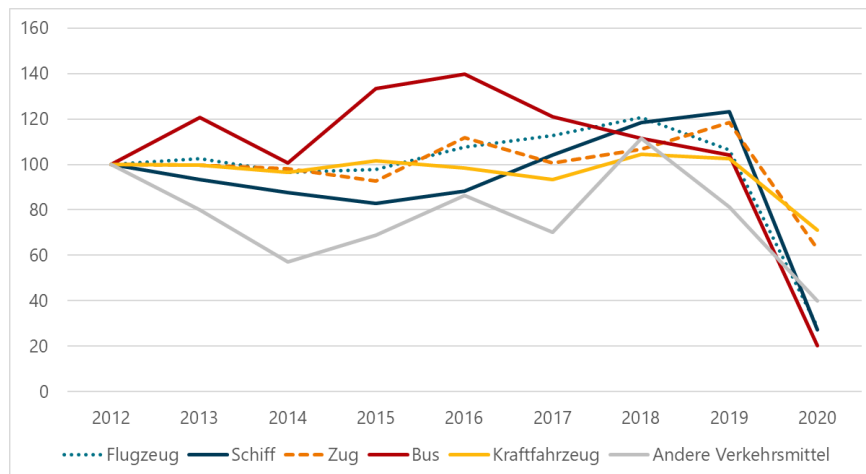
BIC GENODEF1FOH

**Fokussiert auf die Zukunft
von Städten und Regionen.
Seit 1988.**

www.cima.de

Busreisen im Vergleich zum Basisjahr aufgrund der Beschränkungen (u.a. Reise- und Betriebsverbote) am deutlichsten. Somit sind relativ gesehen, große Schwankungen im Bustourismus in den letzten Jahren auch ohne Pandemie die Regel gewesen.

Abb. 1: Touristische Nachfrage je Verkehrsmittel (in Reisen; indexiert)



Quelle: Statistisches Bundesamt
Darstellung: cima 2022

Insgesamt macht der Anteil an Busreisen an allen Reisen jedoch nur einen vergleichsweise geringen Anteil aus. Im Betrachtungszeitraum lag der Anteil im Jahr 2012 bei 4,8 % und stieg auf rd. 6,5 %, um dann bis 2019 auf 4,7 % abzufallen. Im Pandemiejahr sank dieser Anteil auf 1,6 %, da ein Großteil der noch möglichen Reisen mit dem PKW durchgeführt wurde (73 % aller Reisen in 2020).

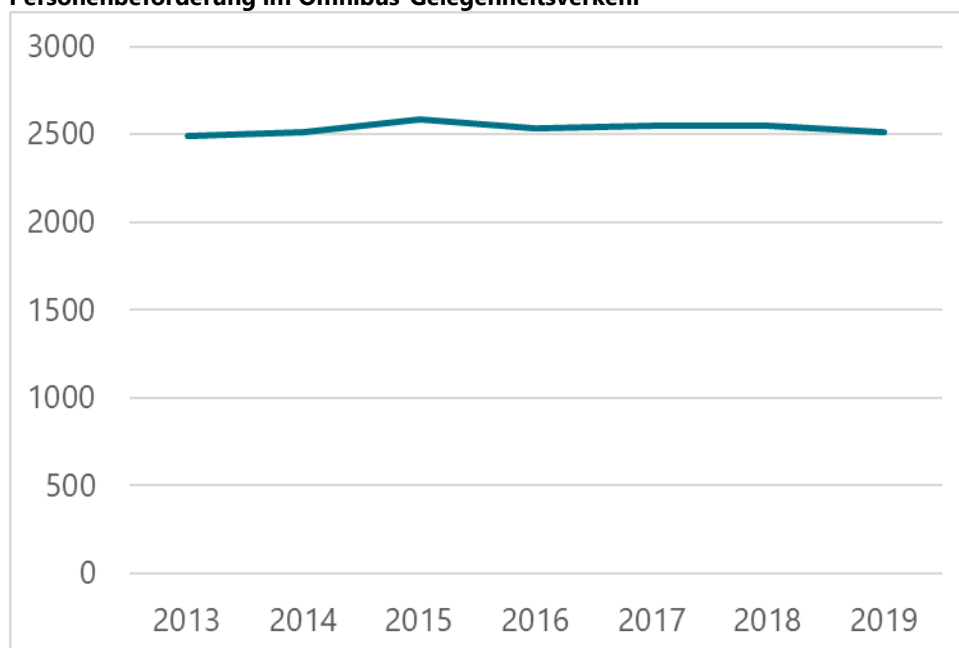
Abb. 2: Prozentuale Anteile des Verkehrsmittels Bus an allen Reisen

Jahr	Anteil Busreisen an allen Reisen
2012	4,8 %
2013	5,8 %
2014	5,0 %
2015	6,4 %
2016	6,5 %
2017	5,9 %
2018	4,9 %
2019	4,7 %
2020	1,6 %

Quelle: Statistisches Bundesamt
Darstellung: cima 2022

Auf die Zahl der umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen haben sich die Schwankungen im Bustourismus jedoch bisher nicht ausgewirkt. In der WZ-Klasse Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr (49.39.2)¹ blieb die Anzahl über alle umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen annähernd gleich. Von 2013 stieg die Anzahl sogar leicht von 2.491 auf 2.510 im Jahr 2019. Bezüglich der eröffneten Insolvenzverfahren zeigt sich, dass die Hilfspakete der Regierung für die Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr ihre Wirkung entfalten konnten. So hat im Jahr 2020 keine signifikante Erhöhung der eröffneten Insolvenzverfahren stattgefunden (vgl. Abb. 4).

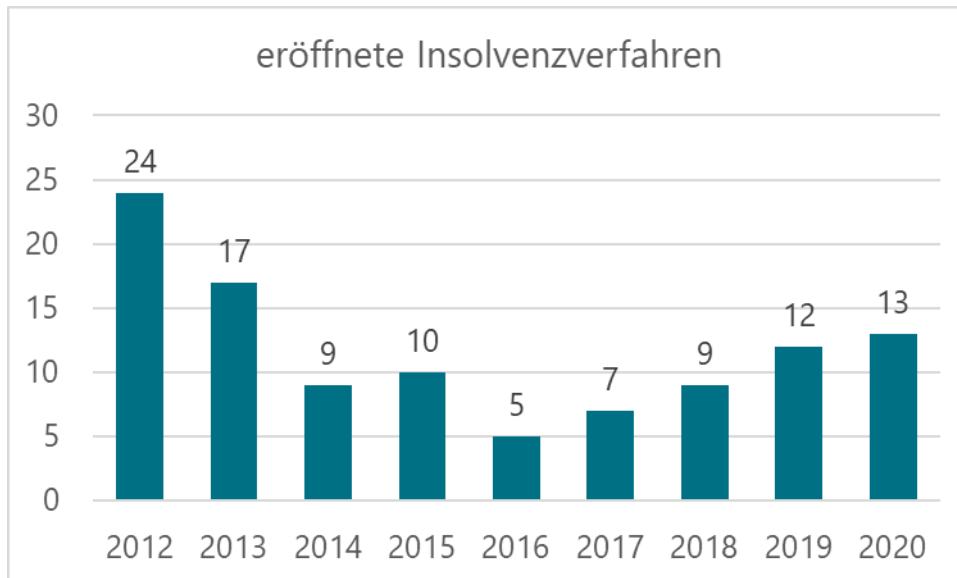
Abb. 3: Anzahl Umsatzsteuerpflichtige in der WZ-Klasse Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt
Darstellung: cima 2022

¹ Zum Gelegenheitsfernverkehr mit Omnibussen zählt neben dem Ferienziel-Reiseverkehr mit Omnibussen auch der allgemeine Charter- und Ausflugsverkehr mit Omnibussen (Unternehmen, Schulen, soziale Einrichtungen).

Abb. 4: Insolvenzen in der WZ-Klasse Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr

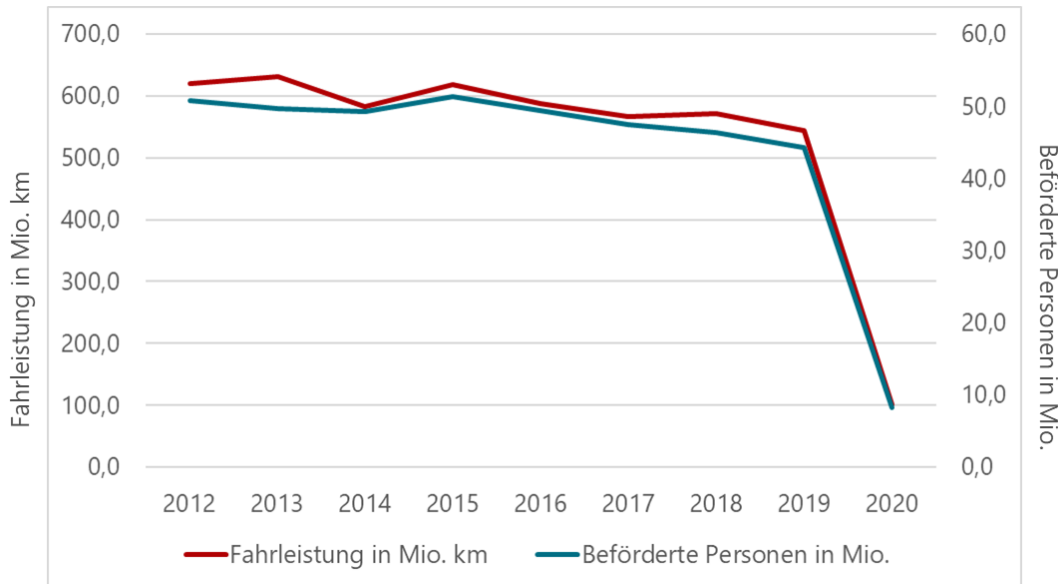


Quelle: Statistisches Bundesamt
Darstellung: cima 2022

Hinsichtlich der Fahrleistung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr zeigt sich ein kontinuierlicher Rückgang von 620,3 Mio. km (2012) auf 543,2 Mio. km (2019). Als Sonderfall gilt das Jahr 2020 (Corona-Pandemie) mit lediglich 101,6 Mio. km.

Analog dazu sank die Zahl der beförderten Personen von 50,8 Mio. Personen (2012) auf 44,3 Mio. Personen (2019). Im Pandemiejahr 2020 wurden lediglich 8,3 Mio. Personen mit Omnibussen im Gelegenheitsverkehr befördert.

Abb. 5: Fahrleistung und beförderte Personen im Omnibus-Gelegenheitsverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt
Darstellung: cima 2022

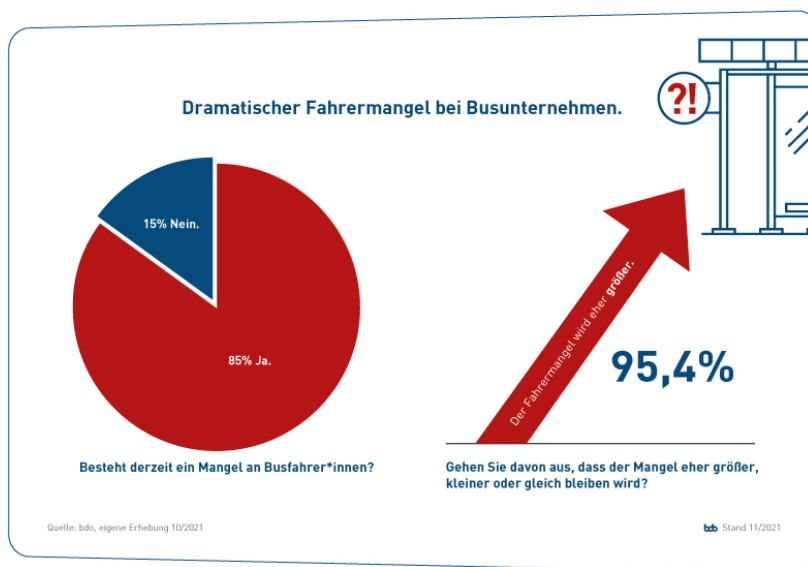
Neben dem allgemeinen Rückgang im Bustourismus (u.a. Fahrleistung und beförderte Personen) trifft auch der allgegenwärtige Fachkräftemangel die Busunternehmen derzeit stark. Erhebungen des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) zufolge besteht derzeit bei 85 % der Busunternehmen ein Mangel an Busfahrer:innen. Fast alle gehen davon aus, dass der Fahrer:innenmangel sich zukünftig noch verstärken wird.

In einer Sonderabfrage des bdo, ergänzt durch eine Expertengespräch der cima mit der Geschäftsführung des Verbandes zur künftigen Entwicklung des Bustourismus gehen ca. 75% der Unternehmen davon aus, dass eine Erholung der Branche auf das Niveau von 2019 bis zu 36 Monate dauern kann. Insgesamt wird aber davon ausgegangen, dass die Branche sich wieder erholt und dass der Bus als Reiseverkehrsmittel in seiner Bedeutung weiter wachsen wird.

Als Kernzielgruppe mit weiter deutlich wachsendem Potenzial werden die so genannten Best Ager und Senior:innen weiter im Fokus der Unternehmen stehen. Hier werden auch mittel- und langfristig die Schwerpunkte des Marketings liegen. Daraus kann abgeleitet werden, dass Fragen nach Bequemlichkeit und Komfort im Thema Busreisen eine zentrale Rolle spielen werden und alle Lösungen im Kontext der Reiseangebote immer unter dem Blickwinkel alternativer Reiseformen und deren Vorzügen betrachtet werden müssen. Daher sind alle Lösungen, die darauf hinauslaufen, Busreisende durch gebrochene Verkehre (Shuttle- Services von entfernt liegenden Parkplätzen) in die relevanten Innenstadt- oder Tourismuslagen zu transportieren, äußerst kritisch zu betrachten.

Autonomes Fahren wird nach Aussagen des bdo vor dem Hintergrund der weiter bestehenden Hauptgründe für eine Busreise (Komfort, Sicherheit, Gruppenerlebnis, All-inclusive- Leistungen etc.) auch mittel- und langfristig nicht als Wettbewerb oder Bedrohung des eigenen Leistungsangebotes gesehen.

Abb. 6: Fahrer:innenmangel bei Busunternehmen



Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.

Abgleich mit dem Stellplatzbedarf der bestehenden Machbarkeitsstudie Busparken (WVI)

Die von der Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) durchgeführte Auslastungserhebung der Reisebusstellplätze im Umfeld der Kaiserpfalz kommt zu dem Ergebnis, dass in der Spitze bis zu 13 Reisebusse gleichzeitig auf dem Domplatz abgestellt waren. Dabei konzentriert sich die Nachfrage nach Stellplätzen für Reisebusse auf das Zeitfenster zwischen 11-14 Uhr (bis 15 Uhr an Feiertagen/ Brückentagen).² Die WVI kommt somit zu dem Schluss, „dass eine Dimensionierung eines neuen Reisebusparkplatzes mit maximal 6 Stellplätzen in 88% und mit maximal 8 Stellplätzen in 93% der Zeit ausreichend erscheint. Für die Zeiträume mit größeren Nachfragespitzen könnten einige temporäre Kurzzeitstellplätze bereitgehalten werden, an denen nur das Halten zum

² WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2017): Entwicklung Kaiserpfalzquartier – Machbarkeitsstudie zum Busparken; Arbeitspaket 1: Verkehrszählungen

Zweck des Ein- und Ausstiegs erlaubt ist und von dem die Busse dann weiter auf einen Überlaufparkplatz fahren müssen.“³

Die WVI empfiehlt daher abschließend die Errichtung von 6-8 Reisebusstellplätzen sowie zwei zusätzlichen temporären Haltepositionen auf dem Sportplatz hinter dem Verwaltungsgebäude (in Kombination mit einer Parkpalette für PKW), bzw. als Variante entlang der Werenbergstraße.⁴

Zwar hat die Pandemie zu keiner signifikanten Erhöhung der Insolvenzen bei der Personenbeförderung im Omnibus-Gelegenheitsverkehr geführt. Dennoch ist zu erwarten, dass sich der bestehende Abwärtstrend hinsichtlich Fahrleistung und Anzahl beförderter Personen jedenfalls nicht umkehren wird. So wird zuerst eine Rückkehr des Umfangs des Bustourismus auf das Niveau vor der Pandemie erfolgen, bevor neue Chancen ergriffen werden können und evtl. auch weitere Rückgänge verkraftet werden müssen. Damit werden die Stellplatzbedarfe mittelfristig im Rahmen der von der WVI prognostizierten Werte liegen. Eine Ausweitung ist daher nicht anzuraten und ein Vorhalten von bis zu acht Reisebusstellplätzen ist für die meisten Zeiträume ausreichend. Dennoch besteht der Bedarf für einen Ausweichstellplatz, der die Spitzenzeiten abfängt.

Sonderbetrachtung Parkplatz Osterfeld

Als Ausweichstellplatz wird von der WVI auch der Parkplatz Osterfeld benannt. Reisebusse, die am Standort Sportplatz/ Clausthaler Straße keine freien Kapazitäten vorfinden, können die Kurzzeitstellplätze zum Ein- und Aussteigen verwenden und finden anschließend auf dem Osterfeld ausreichend Stellplätze vor. Die Entfernung zur geplanten Anlage auf dem Sportplatz/ Clausthaler Straße beträgt rund 1,5 km und ist vollständig über die B 82 / B241 möglich. Dem Straßenverlauf muss nur gefolgt werden. Die Verbindung ist somit für Ortsunkundige denkbar leicht. Allerdings steht diese Ausweichmöglichkeit zu Zeiten großer Feste auf dem Osterfeld (bspw. Schützenfest) nicht zur Verfügung.

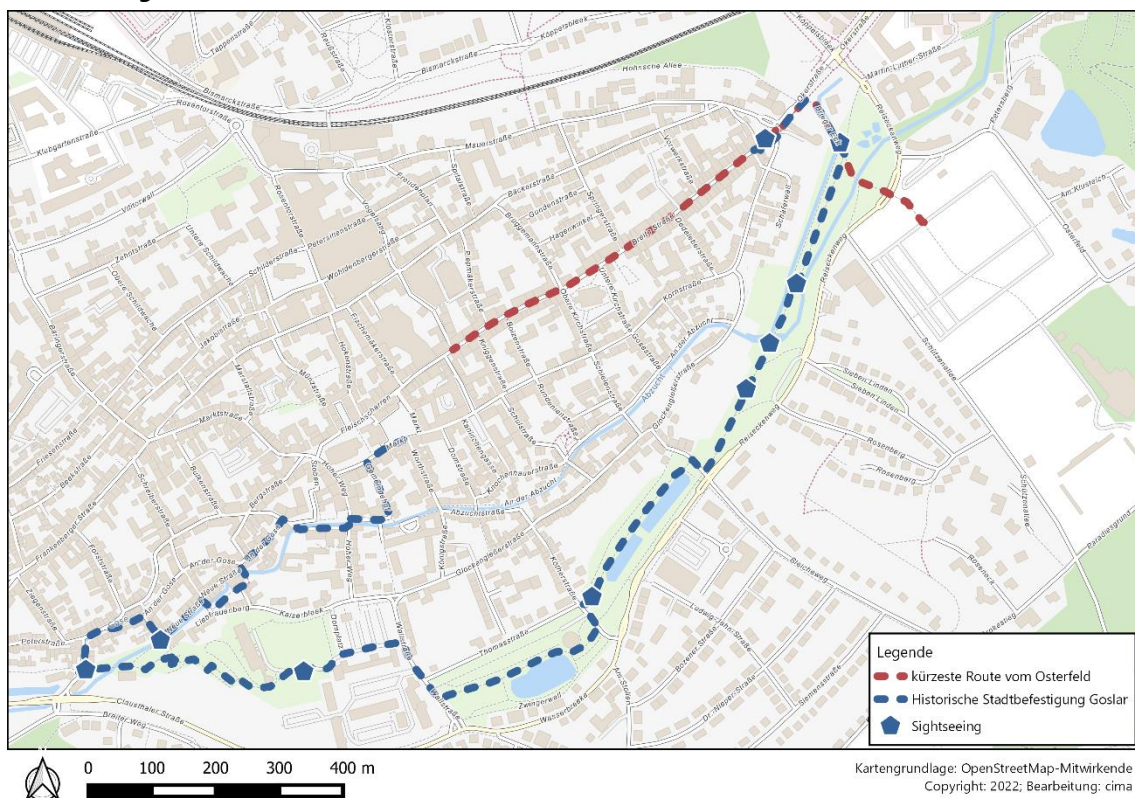
Als dauerhafter Stellplatz für Reisebus und vollwertige Alternative zu einem Neubau auf dem Sportplatz ist das Osterfeld nicht ohne Einschränkungen zu empfehlen. So gilt hier ebenso, dass ein Ausweichstandort für die Zeiten der Belegung des Osterfeldes benötigt wird. Als Ankunftsort ist am Osterfeld für Reisende zunächst nichts zu entdecken. Die kürzeste Route zur Innenstadt beträgt rd. 980 m Fußweg bis zum nennenswerten Beginn der Innenstadtnutzungen in der Breiten Straße. In der näheren Umgebung sind mit dem Klusfelsen und dem Petersberg sowie dem Breiten Tor mit Rieslingsturm zwar erste Akzente vorhanden, jedoch folgt dann ein längerer Nutzungsbruch. Eine längere Verbindung kann über die Tour „Historische Stadtbefestigung Goslar“ erfolgen, welche insgesamt rd. 3 km lang ist und

³ WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (2018): Entwicklung Kaiserpfalzquartier – Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zum Busparken

⁴ ebd.

am Breiten Tor beginnt und am Marktplatz endet. Thematisch greift der Weg die südliche Befestigungs- und Wallanlagen mit baulichen Zeugnissen der Goslarer Stadt- und Bergbaugeschichte auf. Die erste Station aus Sicht des Osterfeldes ist in rd. 200 m Entfernung die Infostation Ockersümpfe.

Abb. 7: mögliche Routen vom Osterfeld



Zur Überwindung der Distanz wurde in der Studie von WVI die Idee von Shuttle-Bussen angeführt. Im Herbst 2021 wurde zu diesem Zweck bereits das Welterbe-Shuttle von Stadtbus Goslar mit der Haltestelle Schützenallee (direkt am Osterfeld) eingeführt. Dieses verbindet 13 touristische Highlights in Goslar an 365 Tagen im 30-Minuten Takt.⁵ Zurzeit wird auf der Route des Welterbe-Shuttles ein zweiachsiger Stadtbus des Herstellers Solaris eingesetzt, welcher über eine ausreichende Kapazität verfügt, um die Passagiere eines Reisebusses aufzunehmen. Pro Reisebus ist mit einer durchschnittlichen Auslastung von rd. 30 Personen zu rechnen. Aber selbst volle Busse können in einer Fahrt aufgenommen werden. Allerdings steht das Welterbe-Shuttle allen Gästen (also auch PKW-Nutzenden und weiteren gleichzeitig ankommenden Reisebussen) sowie der Goslarer Bevölkerung zur Verfügung. Somit können unter Umständen Wartezeiten oder Fußwege nicht ausgeschlossen werden. Inhaber:innen des Harzer Urlaubs-Tickets

⁵ Fahrten erfolgen von 9:45 Uhr bis 18:45 Uhr (letzte Ankunft); im Winter (November – März) endet die Tour eine Stunde früher

(HATIX) nutzen das Welterbe-Shuttle kostenfrei, für alle anderen fallen die üblichen Gebühren des ÖPNV an (Erwachsene 2,90 €). Auf die kritische Einschätzung der Busreiseunternehmen (bdo) zu Shuttle- Angeboten unter dem Blickwinkel des Reisekomforts wird an dieser Stelle nochmals verwiesen.

Die Betrachtung des Osterfeldes kommt zu dem Schluss, dass mit unterstützenden Maßnahmen, der Standort durchaus eine sinnvolle Alternative ist. Zum einen lassen sich mit ausgeschilderten Abkürzungen entlang der Tour „Historische Stadtbefestigung Goslar“ die Fußwege verkürzen. Eine Aufwertung des Weges ist in Teilabschnitten bereits erfolgt und soll weiter forciert werden. Als Abkürzungen könnten sich bspw. die St. Annenhöhe sowie die Kötherstraße eignen. Eine Beschilderung wäre einzurichten sowie die Wegeverbindung zu attraktivieren (ggf. durch neue Stationen der Tour „Historische Stadtbefestigung Goslar“). Weiterhin sollten die Wege und Sehenswürdigkeiten der Umgebung direkt am Osterfeld für ankommende Reisebusgäste ersichtlich sein (Hinweisschilder oder Wegweiser). Als dauerhafte Lösung sind auch zeitgemäße öffentliche Toiletten für die Busreisenden am Standort Osterfeld mitzudenken und in die Gesamtmaßnahme einzuplanen. Nach Erfahrungen aus anderen Konzepten der cima ist bspw. für einen Neubau einer öffentlichen Toilette mit mindestens fünf Kabinen⁶ sowie Pissoirs von geschätzten Investitionen in Höhe von rd. 400.000 € auszugehen (zzgl. der jährlichen Instandhaltungs- und Betriebskosten).

Eine große Belegung der Breiten Straße sowie der Unterstadt ist jedoch durch die Bustouristen nicht zu erwarten. Mit bis zu 20 ankommenden Bussen am nachfragestärksten Tag⁷, wird mit einer Frequenz von rd. 600 Personen pro Tag keine ausreichende Laufkundschaft generiert, die zur Erhöhung der Vermietbarkeit von gewerblichen Einheiten in der Breiten Straße beiträgt.

Standortprüfung Alternativstandorte

In den Gutachten der WVI erfolgte bereits eine umfassende Prüfung von 16 potenziellen Standorten für Busstellplätze im Bereich der Altstadt. Aus diesen Varianten verblieben vier Vorzugsstandorte, die im weiter untersucht wurden. Hierzu zählen der Sportplatz hinter dem städtischen Verwaltungsgebäude an der Clausthaler Straße, das Osterfeld, der Parkplatz Füllekuhle sowie die Werenbergstraße. Alle anderen Standorte fielen aus Sicht der Gutachter:innen aus unterschiedlichen Gründen aus der Bewertung. Seit dem Gutachten der WVI wurden weitere Untersuchungen und Überlegungen zum Parken in und an der Altstadt von Goslar durchgeführt. So ist für den Standort Füllekuhle angedacht, die Pkw-Stellplatzzahl durch den Bau einer Parkpalette zu erhöhen und für Pendelnde und Beschäftigte der Altstadt attraktiver zu gestalten. Somit steht

⁶ davon mindestens eine Kabine barrierefrei

⁷ Erhebung von WVI (Freitag nach Himmelfahrt 26.05.2017)

auch dieser Standort nicht mehr als (Ausweich-)Möglichkeit für Reisebusstellplätze zur Verfügung. Nach Prüfung der cima ergeben sich folgende weitere Standortoptionen für die Errichtung von Busstellplätzen als a) dauerhafter Ersatz der Stellplätze an der Kaiserpfalz sowie b) temporäre Ausweichmöglichkeit für die Zeiten des Schützenfestes.

Die Suche nach alternativen Standorten in akzeptabler Entfernung zur Altstadt und den touristischen Angeboten in Goslar steht vor einigen Herausforderungen. Stellplätze am Straßenrand scheitern an guten Wendemöglichkeiten und der benötigten Fläche. Als neue zu prüfende Standortoption konnte unter Rückgriff auf die Auslastungserhebungen des Parkraumkonzeptes der Parkplatz Kötherstraße identifiziert werden. Die Lage zur Kaiserpfalz ist vorteilhaft und die dortigen PKW-Stellplätze sind mit Ausnahme der Vorweihnachtszeit nie soweit ausgelastet, dass ein Parkdruck entsteht. Allerdings ist die Parkdauer der Nutzer:innen relativ lang, sodass eine vorrangige Nutzung von Beschäftigten der Innenstadt anzunehmen ist. Eine Nutzung als Stellplatz für Busse bietet im jetzigen Zustand jedoch zu wenig Kapazität. Die PKW-Stellplätze müssten komplett entfallen und eine Erweiterung der Stellplatzanlage erfolgen. Problematisch verbleibt jedoch die knapp bemessene Breite zum Wenden der Reisebusse sowie die Einfahrtssituation. Somit wird diese Alternative nicht empfohlen.

Weitere Alternativen sind nur durch Versiegelung von Grün- und Freiflächen denkbar. Zum einen wäre dies im Umfeld der bestehenden Parkplätze beim Berufsförderungswerk Goslar in der Schützenallee denkbar. Der Standort ist vom Osterfeld ohne komplizierte Wegeführung zu erreichen und bietet ausreichend Platz für eine Erweiterung. Zum anderen könnten im Bereich der Straße „Am Stollen“ neue Stellplätze für Reisebusse entstehen. Hierfür erfolgt jedoch eine Zufahrt entlang der Wallstraße und somit auch der dortigen Wohnbebauung. Beide Standorte können darüber hinaus nur der Abstellung der Reisebusse dienen. Zusätzliche Ein- und Aussteigestationen an der Kaiserpfalz sind somit zwingend notwendig. Weiterhin sind die Eigentumsverhältnisse zum jetzigen Zeitpunkt ungeklärt, so dass ein Zugriff auf diese Flächen nicht gesichert ist.

Abb. 8: Suchbereiche Schützenallee (li) und Am Stollen (re)



Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende 2022; Bearbeitung: cima 2022

Als temporäre Ausweichmöglichkeit für die Zeiten des Schützenfestes sind in Ermangelung von Alternativen (u.a. Standort Füllekuhle nicht mehr für Reisebusse verfügbar), Ersatzstellplätze am Stadtrand (bspw. an den Standorten „Schützenallee“ oder „Am Stollen“) notwendig. Dies bedingt gleichzeitig die Notwendigkeit von Ein- und Aussteigestationen im Bereich des Kaiserpfalzquartiers.

Für die abschließende Beurteilung ergeben sich aus Sicht der cima drei unterschiedliche Varianten:

- 1: Neubau von sechs bis acht Stellplätzen mit zwei Haltepunkten zum Ein- und Aussteigen auf dem „Sportplatz“ – Ausweichstellplätze Osterfeld sowie Stadtrand (für Zeiten des Schützenfestes)
- 2: Ertüchtigung des Stellplatzes Osterfelds für Reisebustouristen (Beschilderung, Infopoint, öff. Toilette) unter Verzicht eines Neubaus von Reisebusstellplätzen im Umfeld Kaiserpfalz – ggf. Ausweichstellplatz am Stadtrand (für Zeiten des Schützenfestes) + Haltepunkte an der Kaiserpfalz
- 3: Errichtung von temporären Haltepositionen zum Ein- und Aussteigen an der Kaiserpfalz sowie Einrichtung von Reisebus-Stellplätzen am Stadtrand (bspw. beim Berufsförderungswerk in der Schützenallee)

Die Variante 2 (Osterfeld) ist aufgrund des Platzangebotes augenscheinlich zu favorisieren. Problematiken ergeben sich hier lediglich für die Zeiten des Schützenfestes, so dass ein Ausweichstellplatz notwendig ist. Hierfür bieten sich jedoch nur neu zu schaffende Stellplätze am Stadtrand an, die zudem Haltepunkte im Bereich der Kaiserpfalz benötigen. Für den Standort Osterfeld spricht auch, dass keine doppelten Fahrwege entstehen. Reisebusunternehmen können sich darauf verlassen einen Stellplatz auf dem Osterfeld zu bekommen (mit Ausnahme zu Zeiten des Schützenfestes).

Für die Variante 1 (Sportplatz) ist das Stellplatzproblem abgemildert, da bereits Haltepunkte für die Ausweichstellplätze am Stadtrand mitgeplant werden können. Die Touristen profitieren vor allem davon, direkt an der Kaiserpfalz anzukommen. Die Reisebusunternehmen hingegen können zu einem großen Teil ebenfalls direkt dort einen Stellplatz finden, in Spitzenzeiten gibt es allerdings keine Garantie und es müssen zusätzliche Fahrten zu und vom Ausweichstellplatz in Kauf genommen werden.⁸ Die Variante 3 ist für Touristen und Reisebusunternehmen gleichermaßen unattraktiv, kann aber mit entsprechenden Ein- und Aussteigestationen am Kaiserpfalzquartier akzeptiert werden. Zudem bietet sich die Chance eine ausreichende Dimensionierung für den Spitzenbedarf zu ermöglichen und somit auf Ausweichstellplätze zu verzichten. Zusätzliche Fahrten im Stadtgebiet werden dadurch der Regelfall und es ergeben sich in Spitzenzeiten „Warteschlangen“ an den Ein- und Aussteigestationen.

⁸ inkl. Auswirkungen auf die Lenk- und Ruhezeiten der Busfahrer:innen

Die Variante 1 (Kaiserpfalz + Stadtrand) ist aus Sicht der Touristen und Reisebusunternehmen zu favorisieren (Bequemlichkeit). Gemäß WVI sind auch die höchsten Kosten zu erwarten. Die Reisebusunternehmen könnten auch mit der Variante 3 (Parken am Stadtrand mit Ein- und Aussteigestationen in Altstadtnähe) zurechtkommen. Somit müssten in Altstadtnähe lediglich Haltepunkte entstehen. Aus Sicht der cima ist die Variante Osterfeld (2) eine Kompromisslösung für alle Interessensgruppen (Stadt, Touristen, Reisebusunternehmen). Für die Zeit des Schützenfestes muss entweder in Kauf genommen werden, dass keine Ausweichstellplätze zur Verfügung stehen und sich die Reisebusunternehmen in ihrer Tourenplanung daran gewöhnen oder dass ebenfalls neue Ausweichstellplätze am Stadtrand (Versiegelung, Flächenverbrauch) errichtet werden müssen.

Freundliche Grüße



Nils Meyer
Projektleiter