

## Entwicklung Kaiserpfalzquartier – Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zum Busparken



## Entwicklung Kaiserpfalzquartier – Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung zum Busparken

### **Auftraggeber:**

TesCom GmbH & Co. KG  
Gesellschaft für Kapital und Grundbesitz  
Breite Straße 98  
38640 Goslar

### **Auftragnehmer:**

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung  
und Infrastrukturplanung GmbH  
Nordstraße 11  
38106 Braunschweig

### **Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Manfred Michael (WVI)  
Dipl.-Ing. Matthias Schilde (WVI)  
Dipl.-Ing. Jürgen Hofmann (BPR)

November 2018

---

---

## Inhalt

1	Aufgabenstellung .....	5	7	Zusammenfassung .....	55
2	Ergebnisse der Verkehrszählungen .....	6	8	Quellen .....	57
3	Diskussion und Vorbewertung von Standorten zur Abwicklung des Reisebusverkehrs .....	9	9	Anhang .....	58
	3.1 Mögliche Standorte .....	9			
	3.2 Ergebnis der Vorbewertung und Vorzugsvarianten .....	10			
4	Bewertung der Vorzugsvarianten .....	17			
	4.1 Grundlage der Bewertung .....	17			
	4.2 Mögliche Bedien- und Parkkonzepte .....	23			
	4.3 Bedien- und Parkkonzepte für die Vorzugsvarianten .....	26			
	4.4 Bewertungsergebnis der Vorzugsvarianten .....	32			
5	Machbarkeitsstudie zur baulichen Umsetzung für zwei Varianten (BPR) .....	38			
	5.1 Bauliche Machbarkeit der Vorzugsvariante 1 .....	39			
	5.2 Bauliche Machbarkeit der Vorzugsvariante 2 .....	44			
	5.3 Kostenschätzung der Bauentwürfe .....	51			
6	Ergebnis der Gesamtbewertung .....	53			

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2-1: Belegung der Busparkplätze über Himmelfahrt..7	Abbildung 4-14: Areal an der Werenbergstraße.....27
Abbildung 2-2: Belegung der Busparkplätze in der Normalwoche.....8	Abbildung 4-15: Areal des Parkplatzes Osterfeld.....28
Abbildung 3-1: Lage möglicher Busstellplätze in Goslar.....9	Abbildung 4-16: V3: „Busparkplatz Osterfeld“ .....28
Abbildung 4-1: Bewertungskriterien der Reisenden ..... 18	Abbildung 4-17: V4: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“ .....29
Abbildung 4-2: Bewertungskriterien der Busfahrer ..... 18	Abbildung 4-18: Areal des Parkplatzes Füllekuhle..... 30
Abbildung 4-3: Bewertungskriterien der Busunternehmer..... 19	Abbildung 4-19: V5: „Busparkplatz Füllekuhle“ ..... 30
Abbildung 4-4: Bewertungskriterien der Kommune ..... 20	Abbildung 4-20: Areal des Parkplatzes Domplatz nahe der Kaiserpfalz..... 31
Abbildung 4-5: Bewertungskriterien der Tourismuswirtschaft... 21	Abbildung 4-21: Selbstgewichtete und gleichgewichtete Bewertung..... 35
Abbildung 4-6: Bewertungskriterien der lokalen Wirtschaft..... 22	Abbildung 4-22: Zielerreichungsgrad der Varianten nach Zielgruppen bei der gleichgewichteten Bewertung..... 36
Abbildung 4-7: Bewertungskriterien der Anlieger..... 22	Abbildung 4-23: Varianten einer Bewertung nach gewichteter Punktzahl..... 37
Abbildung 4-8: Schematische Darstellung Parkplatzkonzept..... 23	Abbildung 5-1: Bauentwurf 1.1 der Busparkpalette Clausthaler Straße..... 39
Abbildung 4-9: Schematische Darstellung Haltekonzept..... 24	Abbildung 5-2: Bauentwurf 1.2 der Busparkpalette Clausthaler Straße - Pkw-Parkebene ..... 40
Abbildung 4-10: Schematische Darstellung Shuttle-Konzept..... 25	Abbildung 5-3: Bauentwurf 1.2 der Busparkpalette Clausthaler Straße..... 40
Abbildung 4-11: Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“ ..... 26	
Abbildung 4-12: Areal für die Busparkpalette „Clausthaler Straße“ ..... 26	
Abbildung 4-13: V2: „Bushalten an der Werenbergstraße“ ..... 27	

Abbildung 5-4: Bauentwurf 1.3 der Busparkpalette Clausthaler Straße .....	41	Abbildung 5-14: Kostenschätzung der Bauentwürfe zur Busparkpalette Clausthaler Straße, Stand 28.09.2018.....	51
Abbildung 5-5: Bauentwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthaler Straße - Pkw-Parkebene.....	42	Abbildung 5-15: Kostenschätzung der Bauvarianten Bushalten Werenbergstraße, Stand 28.09.2018 .....	52
Abbildung 5-6: Bauentwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthaler Straße .....	43	Abbildung 6-1: Bauentwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthaler Straße.....	53
Abbildung 5-7: Bauentwurf 2.0 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	44		
Abbildung 5-8: Bauentwurf 2.1 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	45		
Abbildung 5-9: Bauentwurf 2.2 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	46		
Abbildung 5-10: Bauentwurf 2.3 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	47		
Abbildung 5-11: Bauentwurf 2.4 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	48		
Abbildung 5-12: Bauentwurf 2.5 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	49		
Abbildung 5-13: Bauentwurf 2.6 zum Bushalten an der Werenbergstraße .....	50		

## 1 Aufgabenstellung

Die Stadt Goslar plant eine Quartiersentwicklung auf dem Areal einer ehemaligen Bundesgrenzschutzkaserne in unmittelbarer Nähe zur Kaiserpfalz. Dazu wurden vom Büro Ackers Partner Städtebau ein städtebauliches Gutachten „Kaiserpfalzquartier Goslar“ [ACKERS 2016] sowie vom Büro Schubert eine „Verkehrstechnische Untersuchung zur Quartiersentwicklung am Domplatz“ [SCHUBERT 2016] vorgelegt. Ein wesentlicher Punkt war dabei der Verbleib der Stellplätze für den Kfz-Verkehr und hier insbesondere der Verbleib der Reisebusse. Dazu wurden in beiden Gutachten bereits erste Lösungsvorschläge gemacht.

Im Rahmen der hier vorzunehmenden Untersuchung sollen die Aussagen zum Thema Busparken verkehrsplanerisch vertieft und insbesondere um die besonderen Aspekte des touristischen Reisebusverkehrs erweitert werden. Mit einer Bestandsaufnahme wurden bereits im Vorfeld Daten über die Nachfrage und Stellplatzbelegung der Busparkplätze erhoben (vgl. Ergebnisbericht Oktober 2017 zum Arbeitspaket 1: Verkehrszählungen).

Die möglichen Konzepte für das Busparken in der Stadt Goslar sollen hinsichtlich der Vor- und Nachteile diskutiert werden. Es soll eine vertiefte Bewertung für die Vorzugsvarianten erfolgen.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen die bestbewerteten Vorzugsvarianten hinsichtlich ihrer baulichen Machbarkeit geprüft und erste Kosten geschätzt werden.

Für eine abschließende Entscheidungsfindung sind andere relevante Aspekte wie Denkmal- und Umweltschutz sowie die Wirtschaftlichkeit einzubeziehen, welche in der notwendigen Tiefe nicht Gegenstand dieses verkehrsplanerischen Fachgutachtens sind.

## 2 Ergebnisse der Verkehrszählungen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde bereits im Jahr 2017 eine Erhebung der Verkehrsnachfrage und der Stellplatzbelegung durch Busse auf dem Domplatz durchgeführt. Die Erhebungen erfolgten über Himmelfahrt von DO, 25. Mai bis SO 28. Mai 2017 und in einer „Normalwoche“ von DO, 8. Juni bis SO, 11. Juni 2017. Die vertieften Ergebnisse finden sich im Ergebnisbericht zur Verkehrszählung [WVI 2017].

In der **Himmelfahrtswoche** ist der Freitag vor Himmelfahrt mit jeweils 20 ein- und ausfahrenden Bussen der nachfragestärkste Tag. Der Sonntag ist mit 5 ein- und 8 ausfahrenden Bussen der nachfrageschwächste Tag.

Die Abbildung 2-1 zeigt die Belegung der Busparkplätze an den 4 Tagen über Himmelfahrt. Lediglich am Freitag vor Himmelfahrt zur Mittagszeit waren die 17 Busstellplätze komplett belegt. Zusätzlich zu den 13 parkenden Bussen blockierten 4 Pkw die übrigen Busstellplätze. Außerhalb der Mittagszeiten waren die Stellplätze häufig nur von 2 bis 4 Bussen belegt.

Die mittlere Parkdauer der Busse beträgt ca. 4 Stunden.

In der **Normalwoche** ist ebenfalls der Freitag mit 19 ein- bzw. 20 ausfahrenden Bussen der nachfragestärkste Tag. Am Sonntag zeigen sich 10 bis 11 ein- und ausfahrende Busse. Zwischen 11 bis 15 Uhr parkten mindestens 5 Busse.

Die Abbildung 2-2 zeigt die Belegung der Busparkplätze an den 4 Tagen in der Normalwoche. Am Freitag befand sich zwischen 12 bis 14 Uhr mit 12 Bussen die höchste Stellplatzauslastung der Wochentage.

Die mittlere Parkdauer der Busse beträgt in der Normalwoche ca. 3,5 Stunden.

Im Ergebnis der Verkehrszählungen lässt sich festhalten, dass eine Dimensionierung eines neuen Reisbusparkplatzes mit maximal 6 Stellplätzen in 88% und mit maximal 8 Stellplätzen in 93% der untersuchten Zeiträume auch in Bezug auf das Gesamtjahr ohne Sonderveranstaltungen ausreichend erscheint. Für die Zeiträume mit größeren Nachfragespitzen könnten einige temporäre Kurzzeitstellplätze bereitgehalten werden, an denen nur das Halten zum Zweck des Ein- und Ausstiegs erlaubt ist und von dem die Busse dann weiter auf einen Überlaufparkplatz fahren müssen.

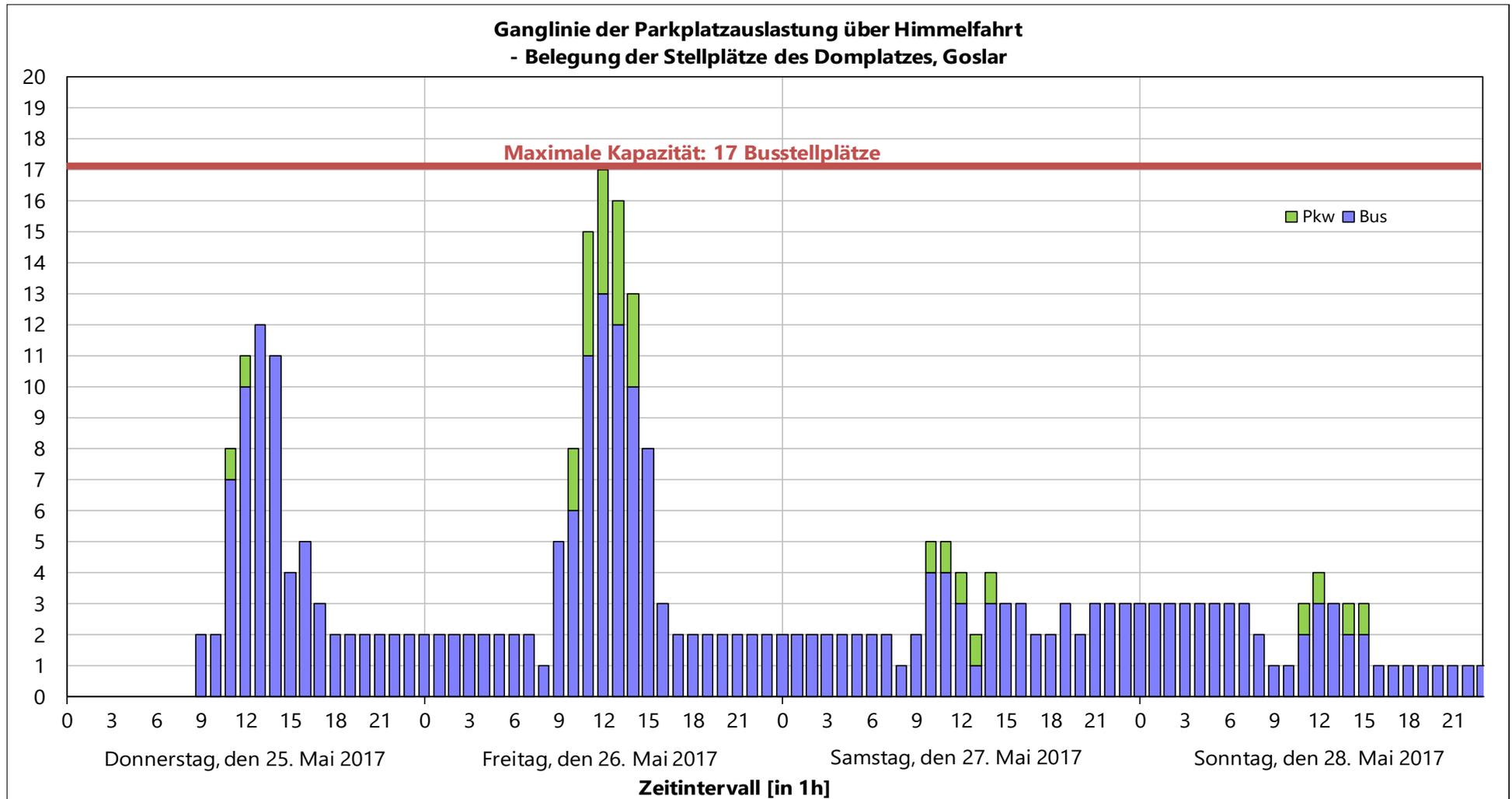


Abbildung 2-1: Belegung der Busparkplätze über Himmelfahrt  
Quelle: [WVI 2017]

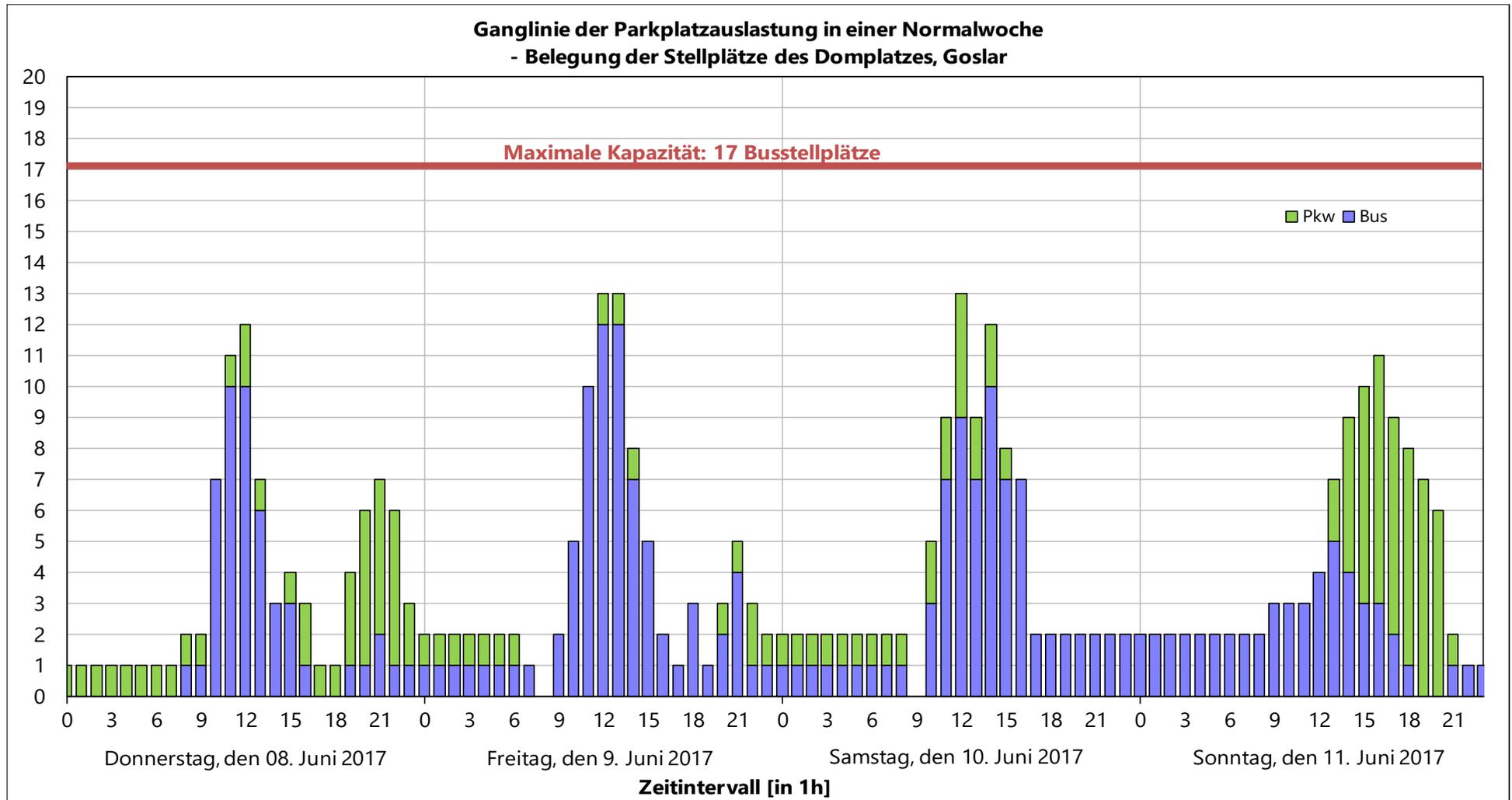


Abbildung 2-2: Belegung der Busparkplätze in der Normalwoche  
Quelle: [WVI 2017]

### 3 Diskussion und Vorbewertung von Standorten zur Abwicklung des Reisebusverkehrs

#### 3.1 Mögliche Standorte

Im Rahmen der Vorbewertung wurden seit dem Beginn der Diskussionen über das ehemalige ECE-Vorhaben insgesamt 16 Standorte im Stadtgebiet für das zukünftige Busparken betrachtet und diskutiert (vgl. Abbildung 3-1) und auf ihre grundsätzliche Machbarkeit hin überprüft.

Nr	Beschreibung der Lage möglicher Busstellplätze
1	bisheriger Standort (Parkplatz Domplatz)
2	Haltebuchten zum Ein- und Ausstieg an der Wallstraße mit Wendeverkehr im Mündungsbereich Glockengießerstraße – (Betrachtung während des ECE-Projektes)
3	Areal hinter dem städtischen Verwaltungsgebäude (Parkpalette)
4	Fläche auf dem Entwicklungsareal parallel zur Bundesstraße verlaufend
5	Osterfeld
6	Parkplatz nördlich des Osterfelds
7	Areal an der Okerstraße Ecke Köppelsbleek (ehem. Auto Müller)
8	Spielplatz am Breiten Tor
9	Parkplatz Füllekuhle
10	ZOB
11	Bahnhofsvorplatz
12	Parkplatzflächen entlang der Klubgartenstraße
13	Parkstreifen Rammelsberger Straße (ggü. Sparkassengebäude)
14	Parkplatz Hildesheimer Straße (hinter der Aral-Tankstelle)
15	Parkplatz am Reiseckenweg (schräg ggü. von der Aral-Tankstelle)
16	Ein- und Ausstiegshaltestelle entlang der Werenbergstraße auf der dem Entwicklungsareal zugewandten Straßenseite

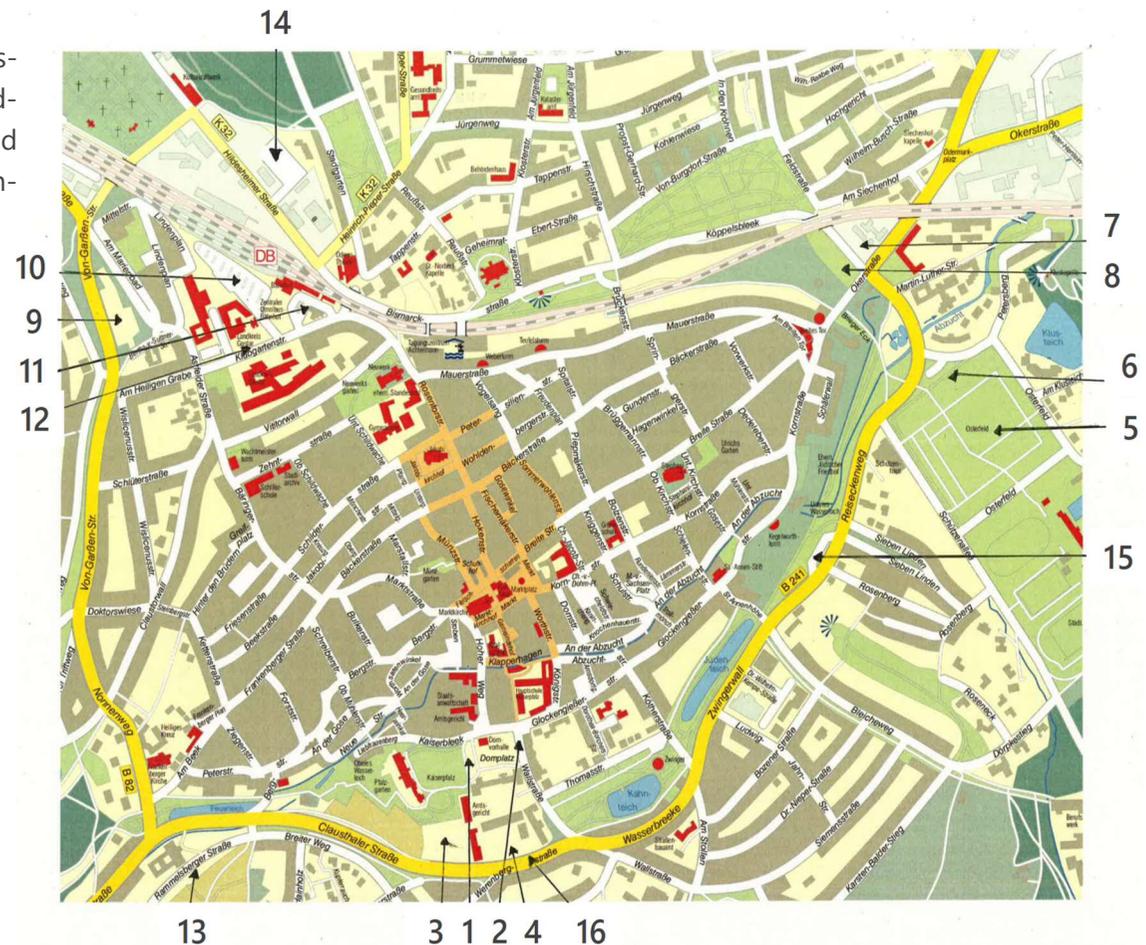


Abbildung 3-1: Lage möglicher Busstellplätze in Goslar  
Quelle: Stadt Goslar

## 3.2 Ergebnis der Vorbewertung und Vorzugsvarianten

Die Vorbewertung wurde von der Stadt Goslar vorgenommen und mit dem Gutachter WVI abgestimmt. Sie beinhaltet eine erste grobe Beurteilung von Vor- und Nachteilen für den jeweiligen Standort. Im Anschluss erfolgt ein Fazit zu jedem Standort, in dem geklärt werden soll, ob dieser als Vorzugsvariante für die vertiefende Bewertung weiter betrachtet werden kann.

### 1) Bisheriger Standort:

**Pro:** Der Zielort entspricht der länderübergreifenden touristischen Wegweisung im Harz. Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring ohne Belastung der innerstädtischen Verkehrsschleifen. Durch die bequeme und kurze fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone kommt es zu einer Aufwertung des „Hohen Weg“ durch touristischen Fußgängerverkehr. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf i.d.R. ausreichend. Bei Spitzenbedarf ist eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld hinsichtlich der Orientierung für Ortsfremde leicht verständlich. Eine WC-Anlage ist vorhanden. Bei Abendveranstaltungen in der Pfalz können die Busparkplätze von Pkw mit genutzt werden.

**Contra:** Die geplante Entwicklung des Quartiers wird behindert. Die aktuelle Nutzung entspricht nicht dem historischen Wert als ehemaligem Standort der Stiftskirche St. Simon und Judas.

Um eine Steigerung der Attraktivität des Areals und der Aufenthaltsqualität zu erreichen, ist die Verlegung des Parkverkehrs vom Grundstück zwingend erforderlich.

**Fazit:** Die Vorgabe der Verwaltungsführung ist, dass vor dem Hintergrund der historischen Bedeutsamkeit des Ortes eine weitergehende Nutzung als Parkplatz als ausgeschlossen gilt. Eine Verlagerung des Parkverkehrs hat zu erfolgen.

### 2) Haltebuchten zum Ein- und Ausstieg an der Wallstraße mit Wendeverkehr im Mündungsbereich Glockengießerstraße:

**Pro:** Der Zielort entspricht der länderübergreifenden touristischen Wegweisung im Harz. Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Durch die bequeme und kurze fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone kommt es zu einer Aufwertung des "Hohen Weg" durch touristischen Fußgängerverkehr. Eine WC-Anlage ist vorhanden.

**Contra:** Aufgrund historischer/ archäologischer Befunde entlang der Wallstraße auf Seiten des heutigen Parkplatzes sind erforderliche Baumaßnahmen nicht umsetzbar.

**Fazit:** Die Variante scheidet aufgrund der historischen und archäologischen Befunde entlang der Wallstraße aus.

### 3) Areal hinter dem städtischen Verwaltungsgebäude (Parkpalette):

**Pro:** Der Zielort entspricht der länderübergreifenden touristischen Wegweisung im Harz. Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone ist gerade noch akzeptabel. Die Attraktivität des „Hohen Weg“ für touristischen Fußgängerverkehr bleibt erhalten. Die Anzahl der möglichen Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf i.d.R. knapp ausreichend. Bei Spitzenbedarf ist eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld hinsichtlich der Orientierung für Ortsfremde leicht verständlich, alternativ in Kombination auch mit weiteren Stellplätzen entlang der Werenbergstraße.

**Contra:** Die fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone ist aufgrund des Höhenunterschiedes schwieriger als die derzeitige Verbindung. Bei Belegung der Stellplätze besteht Rückstaugefahr zur B 241. Die Platzierung einer Parkpalette stellt einen Eingriff in den Wallanlagen dar (ICOMOS, Denkmalschutzbehörden).

**Fazit:** Die Alternative gehört zu den favorisierten Varianten aus dem städtebaulichen Gutachten. Eine detailliertere Betrachtung in Kombination mit weiteren Ausweichmöglichkeiten und ggf. unter Berücksichtigung auch der Unterbringung des Mitarbeiterparkverkehrs des Amtsgerichtes und der Stadtverwaltung erscheint sinnvoll.

### 4) Fläche auf dem Entwicklungsareal parallel zur Bundesstraße verlaufend:

**Pro:** Der Zielort entspricht der länderübergreifenden touristischen Wegweisung im Harz. Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone ist gerade noch akzeptabel. Die Attraktivität des „Hohen Weg“ für touristischen Fußgängerverkehr bleibt erhalten. Die Gesamtfläche des Areals wäre für die Anzahl der Busstellplätze für den Durchschnittsbedarf ausreichend. Bei Spitzenbedarf ist eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld hinsichtlich der Orientierung für Ortsfremde leicht verständlich.

**Contra:** Die fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone ist aufgrund des Höhenunterschiedes schwieriger als die derzeitige. Das Platzangebot auf dem Entwicklungsareal lässt neben den weiteren geplanten Nutzungselementen keinen Raum für Busstellplätze.

**Fazit:** Eine Berücksichtigung eines Standortes für Busstellplätze auf dem Entwicklungsareal wurde zwischenzeitlich durch das vorliegende städtebauliche Gutachten verworfen.

### 5) Osterfeld:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der

Busstellplätze ist für den Durchschnitts- und den Spitzenbedarf ausreichend.

**Contra:** Die Fläche ist planungsrechtlich nicht abgesichert. Die Fläche steht wegen des Schützenfests zwei Monate im Jahr nicht zur Verfügung. Der Busverkehr aus Richtung Westen wird zuvor an der Kaiserpfalz vorbei geleitet (schwer durchzusetzen bzw. verständlich zu machen). Die Entfernung zu den touristischen Zielen ist erheblich.

**Fazit:** Der Standort Osterfeld ist in Kombination mit anderen möglichen Alternativen (Ein-/ Ausstieg am Areal, Parken abseits oder auf Überlaufflächen) weiterhin zu betrachten.

#### 6) Parkplatz nördlich des Osterfelds:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Fläche ist für die erforderliche Anzahl der Busstellplätze unzureichend. Bei Mehrbedarf kann das untere Osterfeld mitgenutzt werden.

**Contra:** Die Fläche steht wegen des Schützenfests zwei Monate im Jahr nicht zur Verfügung. Der Busverkehr aus Richtung Westen wird zuvor an der Kaiserpfalz vorbei geleitet (schwer durchzusetzen bzw. verständlich zu machen). Die Entfernung zu den touristischen Zielen ist erheblich.

**Fazit:** Die Fläche ist insgesamt zu klein und wird aus diesem Grund nicht weiter betrachtet.

#### 7) Areal an der Okerstraße Ecke Köppelsbleek:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf möglicherweise ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld möglich.

**Contra:** Die Stadt verfügt derzeit nicht über dieses Privatgrundstück. Die genaue Größe der nutzbaren Fläche ist nicht bekannt. Der Busverkehr aus Richtung Westen wird zuvor an der Kaiserpfalz vorbei geleitet (schwer durchzusetzen bzw. verständlich zu machen). Die Entfernung zu den touristischen Zielen ist erheblich. Das Grundstück ist nur aus einer Fahrtrichtung konfliktfrei erschlossen. Die zusätzliche Belastung des kritischen Verkehrsknotens vor der Feuerwache kann in Spitzenzeiten die Funktion der Rettungsfahrten negativ beeinflussen.

**Fazit:** Das Grundstück erscheint ungeeignet und wird aus den genannten Gründen nicht weiter betrachtet.

#### 8) Spielplatz am Breiten Tor:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf möglicherweise ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld möglich.

**Contra:** Der Busverkehr aus Richtung Westen wird zuvor an der Kaiserpfalz vorbei geleitet (schwer durchzusetzen bzw. verständlich zu machen). Die Entfernung zu den touristischen Zielen ist erheblich. Das Grundstück ist schwierig zu erschließen. Die zusätzliche Belastung des kritischen Verkehrsknotens vor der Feuerwache kann in Spitzenzeiten die Funktion der Rettungsfahrten negativ beeinflussen. Die parkenden Busse stören optisch im Nahbereich des Breiten Tores. Zwischenzeitlich wurde in den dortigen Spielplatz nachhaltig investiert.

**Fazit:** Der Standort kommt aufgrund der zwischenzeitlichen Entwicklung (Investitionen in die Neuherrichtung als Kinderspielplatz) nicht mehr in Frage.

#### 9) Parkplatz Füllekuhle:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt bis auf ein kurzes Straßenstück über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf möglicherweise ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Der Überlaufparkplatz Osterfeld liegt am entgegengesetzten Ende der Stadt. Dies führt zu einer schwierigen und zeitaufwändigen Busführung. Die Fläche spielt bei der Suche nach einem geeigneten Wohnmobilhafen in Innenstadtnähe eine

wichtige Rolle. Zudem wird der Parkplatz auch von Berufspendlern genutzt. Die fußläufige Verbindung in die Innenstadt und zur Kaiserpfalz ist erheblich und unattraktiv.

**Fazit:** Aufgrund der dargestellten Rahmenbedingungen erscheint der Standort nur bedingt als geeignet und sollte nur für den Fall, dass sich keine anderweitige sinnvolle Alternative anbietet weiter betrachtet werden.

#### 10) ZOB:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt bis auf ein kurzes Straßenstück über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf möglicherweise ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Der Bahnhof Goslar stellt den wichtigsten Knotenpunkt des ÖPNV im gesamten Landkreis Goslar dar. Die aktuellen Flächen des ZOB und der Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden gemäß Festsetzungen des B-Plans in vollem Umfang für die Abwicklung des ÖPNV benötigt. Für den Regionalbusbereich sind 8 Bussteige und für den Stadtbusbereich sind 5 Bussteige erforderlich. Die Verbesserung der Qualität des ÖPNV ist ein erklärtes Ziel der Stadt Goslar. Die Einschränkung der Leistungsfähigkeit des zentralen Knotenpunkts des ÖPNV ist daher abzulehnen.

Neben der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Bahn stellt der Bahnhof Goslar den wichtigsten Zugangspunkt zum SPNV dar. Die vorhandenen Stellplätze sind vollständig ausgelastet.

Der Abbau von Stellplätzen würde sich negativ auf die Erreichbarkeit der Bahn auswirken. Zudem sind Ersatzflächen im Nahbereich erforderlich, aber nicht vorhanden. Dies wird zu Verdrängungen in angrenzende Wohngebiete führen und ist daher abzulehnen. Darüber hinaus verschärft die zusätzliche Unterbringung von Fernreisebussen die Situation am ZOB. Der Überlaufparkplatz Osterfeld liegt am entgegengesetzten Ende der Stadt. Die fußläufige Verbindung z. B. zur Kaiserpfalz ist erheblich und in Teilen unattraktiv.

**Fazit:** Aufgrund der vordringlichen Funktion als Parkraum für Pendler und Reisende und des eingeschränkten Platzangebots wird diese Alternative nicht weiterverfolgt.

#### 11) Bahnhofsvorplatz:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt bis auf ein kurzes Straßenstück über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf möglicherweise ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Der Bahnhof Goslar stellt den wichtigsten Knotenpunkt des ÖPNV im gesamten Landkreis Goslar dar. Die aktuellen Flächen des ZOB und der Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden

gemäß Festsetzungen des B-Plans in vollem Umfang für die Abwicklung des ÖPNV benötigt. Für den Regionalbusbereich sind 8 Bussteige und für den Stadtbusbereich sind 5 Bussteige erforderlich. Die Verbesserung der Qualität des ÖPNV ist ein erklärtes Ziel der Stadt Goslar. Die Einschränkung der Leistungsfähigkeit des zentralen Knotenpunkts des ÖPNV ist daher abzulehnen.

Neben der Verknüpfung der Verkehrsträger Bus und Bahn stellt der Bahnhof Goslar den wichtigsten Zugangspunkt zum SPNV dar.

Auf dem zurzeit unbebauten Grundstück der ehemaligen Gütergleise könnten auch unter Mitbenutzung der Fahrgassen auf dem ZOB maximal 6 Reisebusse untergebracht werden. Die Fläche ist für die Anlage eines Parkplatzes zu klein und für eine Ausstiegshaltestelle zu weit vom Zielpunkt entfernt.

Die Fläche ist insgesamt zu klein. Der Überlaufparkplatz Osterfeld liegt am entgegengesetzten Ende der Stadt. Die fußläufige Verbindung z. B. zur Kaiserpfalz ist erheblich. Die Vermischung mit ÖPNV (Taxen und Stadtbusse) erschwert die Orientierung für die Nutzer.

**Fazit:** Aufgrund der vordringlichen Funktion als Standort für den ÖPNV wird diese Alternative nicht weiterverfolgt.

## 12) Parkplatzflächen entlang der Klubgartenstraße:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt bis auf ein kurzes Straßenstück über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist nicht ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Der Überlaufparkplatz Osterfeld liegt am entgegengesetzten Ende der Stadt. Die Fläche wird derzeit intensiv von Pkw genutzt. Hierfür sind Ersatzflächen im Nahbereich erforderlich, aber nicht vorhanden. Dies wird zu Verdrängungen in das angrenzende Wohngebiet führen. Die fußläufige Verbindung z. B. zur Kaiserpfalz ist erheblich und in Teilen unattraktiv. Busparkplätze entlang der Fahrbahn führen an dieser verkehrsreichen Straße zu Gefährdungen durch „unkontrolliertes“ Herumlaufen der Fahrgäste.

**Fazit:** Aufgrund der dargestellten Rahmenbedingungen erscheint der Standort als nicht geeignet und wird nicht weiter betrachtet.

## 13) Parkstreifen Rammelsberger Straße:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist nicht ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Bei der Abfahrt muss die Rammelsberger Straße bis zum Wendepunkt am Bergbaumuseum (in 1,5 km Entfernung)

befahren werden. Bei Spitzenbedarf bedeutet dies eine erhebliche Verkehrsbelastung für Anwohner an der Erschließungsstraße. Busparkplätze entlang der Fahrbahn führen zu Gefährdungen durch „unkontrolliertes“ Herumlaufen der Fahrgäste.

**Fazit:** Aufgrund der dargestellten Rahmenbedingungen erscheint der Standort als nicht geeignet und wird nicht weiter betrachtet.

## 14) Parkplatz Hildesheimer Straße:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die Anzahl der Busstellplätze ist möglicherweise für den Durchschnittsbedarf ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Die Fläche wird derzeit von Pkw genutzt. Es handelt sich hierbei insbesondere um Berufspendler. Deswegen sind Ersatzflächen erforderlich. Die fußläufige Verbindung u.a. zur Kaiserpfalz ist erheblich und teilweise unattraktiv.

**Fazit:** Aufgrund der dargestellten Rahmenbedingungen erscheint der Standort als nicht geeignet und wird nicht weiter betrachtet.

## 15) Parkplatz am Reiseckenweg:

**Pro:** Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Aufgrund der

schnellen Belegung wäre regelmäßig eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld erforderlich.

**Contra:** Die vorhandene Fläche ist wesentlich zu klein (max. zwei bis drei Busse).

**Fazit:** Aufgrund der nicht ausreichenden Größe der Fläche ist der Standort nicht geeignet und wird nicht weiter betrachtet.

#### 16) Ein- und Ausstiegshaltestelle entlang der Werenbergstraße auf der dem Entwicklungsareal zugewandten Straßenseite:

**Pro:** Der Zielort entspricht der länderübergreifenden touristischen Wegweisung im Harz. Die Erschließung erfolgt über den Innenstadtring, ohne die innerstädtischen Verkehrsschleifen zu belasten. Die fußläufige Verbindung zur Kaiserpfalz und zur Fußgängerzone ist gerade noch akzeptabel. Die Attraktivität des „Hohen Weg“ für touristischen Fußgängerverkehr bleibt erhalten. Die Anzahl der Busstellplätze ist für den Durchschnittsbedarf ausreichend. Bei Spitzenbedarf wäre eine Weiterleitung zum Überlaufparkplatz Osterfeld hinsichtlich der Orientierung für Ortsfremde leicht verständlich.

**Contra:** Die grundsätzlichen Anforderungen an eine Ein- und Ausstiegshaltestelle könnten nur durch entsprechende Umbaumaßnahmen erfüllt werden, um Gefährdungen durch „unkontrolliertes“ Herumlaufen der Fahrgäste zu verhindern. Es wären entsprechende Regelungen zu treffen, um den Verbleib von Bussen am Ein- und Ausstiegshaltepunkt zu vermeiden. Zudem

würde sich ein Rückstau von auf den Ein- oder Ausstieg wartenden Bussen verkehrsbehindernd auswirken. Die An- und Abfahrtsituation aus den unterschiedlichen Verkehrsrichtungen müsste ggf. auch baulich (Kreisel) geregelt werden.

**Fazit:** Der Standort könnte unter Berücksichtigung entsprechend erforderlicher baulicher Maßnahmen als Ein- und Ausstiegsstandort geeignet sein, ggf. sogar als Parkplatz. Bei überdurchschnittlichem Busaufkommen bedarf es eines Überlaufparkplatzes. Die Standortalternative ist weitergehend zu untersuchen.

Als Ergebnis der Vorbewertung verbleiben als näher zu betrachtende Vorzugsvarianten folgende 4 Standorte:

- ✔ 3) Areal hinter dem städtischen Verwaltungsgebäude
- ✔ 5) Osterfeld
- ✔ 9) Parkplatz Füllekuhle
- ✔ 16) Ein- und Ausstiegshaltestelle entlang der Werenbergstraße

---

## 4 Bewertung der Vorzugsvarianten

### 4.1 Grundlage der Bewertung

Die Grundlage der Bewertung der Vorzugsvarianten zum Reisebusparken bilden die aktuellen „Hinweise zum Reisebusparken in Städten (H RS)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2018 [FGSV 2018]. In den H RS heißt es im Kapitel 3.1 Einleitung, Seite 12:

*„An Bedien- und Parkkonzepte für Reisebusse können aus Sicht der unterschiedlichen Betroffenen und Akteure sehr differenzierte Anforderungen definiert werden.“*

Berücksichtigt werden dabei folgende Betroffene und Akteure:

- ✔ Reisende
- ✔ Busunternehmer
- ✔ Busfahrer
- ✔ Kommune
- ✔ Tourismuswirtschaft
- ✔ Lokale Wirtschaft

Zusätzlich (und in Ergänzung der Richtlinie) wurden in die Bewertung auch die Belange der Anwohner aufgenommen:

- ✔ Anwohner

Aus der jeweiligen Perspektive der unterschiedlichen Zielgruppen sind z.T. unterschiedliche Bewertungskriterien relevant, die in eine Bewertung der Vorzugsvariante einfließen. Aus den H RS werden die Betroffenen und Akteure und die verwendbaren Anforderungen als Kriterien für das Bewertungssystem zum Reisebusparken in Goslar übernommen. Die Anforderungen der H RS zur konkreten Ausrüstung des zukünftigen Busparkplatzes (Sanitäreinrichtungen, Servicegebäude etc.) sowie zu begleitenden Informationsangeboten werden bei der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die **Reisenden** wollen grundsätzlich eine hohe Anbindungsattraktivität und Barrierefreiheit. Folgende Anforderungen wurden als Bewertungskriterien aus den H RS verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
<b>1. Reisende</b>	1.1 Entfernung (touristische Ziele zum Reisebusparkplatz)
	1.2 Ein- und Ausstiegshaltestelle leicht auffindbar
	1.3 Überqueren von verkehrsreichen Straßen
	1.4 Umstieg erforderlich (Weiterfahrt von einer Ausstiegsstelle mit einem anderen Verkehrsmittel wird vermieden)
	1.5 Kosten ÖPNV, Shuttle-Bus

Abbildung 4-1: Bewertungskriterien der Reisenden  
Quelle: [FGSV 2018]

Die **Busfahrer** wollen eine hohe Anfahrsattraktivität durch eine zügige Zielfahrt und zufriedene Reisende. Folgende Anforderungen wurden als Bewertungskriterien aus den HRS verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
<b>3. Busfahrer</b>	3.1 Zügige Zielfahrt
	3.2 Straßendimensionierung
	3.3 Entfernung touristische Ziele zum Reisebusparkplatz
	3.4 Lenk- und Ruhezeiten des Busfahrers
	3.5 Dimensionierung Verkehrsflächen (Verkehrsflächen für Reisebusse sind fahrgeometrisch bemessen, so dass sie auch von großen Fahrzeugen (inklusive Gelenkbussen, 15-m-Bussen oder Bussen mit Fahrradanhänger) problemlos befahren werden können. Dabei sollten sie so ausgelegt sein, dass Rückwärtsfahren nicht notwendig ist.)
	3.6 Fremdparkerausschluss
	3.7 Auffinden des Fahrzeugs (Größere Busparkplätze sind so gestaltet, dass das Auffinden des Fahrzeugs leicht gemacht wird,)
	3.8 Parkplatznähe zu ÖV-Haltestellen und zum Ziel (Parkplätze liegen möglichst nahe zu ÖPNV-Haltestellen oder dem Ziel, damit gegebenenfalls von dort zurück zur Reisegruppe oder einer Übernachtungsmöglichkeit gelangt werden kann)

Abbildung 4-2: Bewertungskriterien der Busfahrer  
Quelle: [FGSV 2018]

Laut den H RS sollten grundsätzlich, auch aus Sicht der Busfahrer, alle Anforderungen, die die Reisenden haben, erfüllt werden, da Kritik und Missfallen an den Fahrer als unmittelbare Bezugsperson weitergeleitet werden. Die Bewertungskriterien der Reisenden (Kriterien 1.1 bis 1.5) fließen daher in die Bewertung der Busfahrer zusätzlich mit ein.

Die **Busunternehmer** wollen eine hohe Wirtschaftlichkeit des Reisebusbetriebs. Gemäß den H RS steht aus Sicht der Busunternehmer die hohe Wirtschaftlichkeit des Reisebusbetriebs an erster Stelle. Hierzu ist es wichtig, dass Reisende und Busfahrer zufrieden sind, damit der Betrieb im Wettbewerb bestehen kann.

Die Anforderungen aus Sicht der Reisenden und aus Sicht der Busfahrer sollten deshalb auch aus Sicht der Busunternehmer nach Möglichkeit erfüllt werden.

Die Bewertungskriterien der Reisenden (1.1 bis 1.5) und der Busfahrer (3.1 bis 3.8) fließen daher in die Bewertung der Busunternehmer zusätzlich mit ein.

Folgende Bewertungskriterien wurden aus der H RS für die Busunternehmer verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
2. Busunternehmer	2.1 Beschränkung Aus- und Einstiegshaltestelle / Parkplatz
	2.2 Abwicklung der Reise (Bedien- und Parkkonzept für Reisebusse führt nicht zu unvorhersehbaren Problemen und unangemessenen Kosten bei der Abwicklung der Reise)
	2.3 Kraftstoff- und Nebenkosten
	2.4 Lenk- und Ruhezeiten des Busfahrers
	2.5 Verlässlichkeit verkehrsrechtlicher und verkehrsorganisatorischer Rahmenbedingungen am Start und Zielort

Abbildung 4-3: Bewertungskriterien der Busunternehmer  
Quelle: [FGSV 2018]

Die **Kommune** will den Reisebustourismus und die städtische Wirtschaft fördern, die Parkprobleme reduzieren, die Wohnbevölkerung vor Lärm schützen, Schadstoffe reduzieren, die Verkehrssicherheit einhalten etc. Zu den kommunalen Aufgaben zählen außerdem:

- ✔ Die **Stadt- und Verkehrsplanung** will eine integrierte Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzeption.
- ✔ Der **Straßenbaulastträger** will dem öffentlichen Verkehr gewidmete Verkehrsflächen erhalten und betreiben.
- ✔ Der **Denkmalschutz** will Kulturdenkmäler schützen.
- ✔ Das **Stadtgrün** will grünordnerisch gestaltete Flächen und Parkanlagen.
- ✔ Der **Umweltschutz** will Lärm-, Luftverschmutzungs-, Landschafts- und Gewässerschutz.

In den Anforderungen der Kommune sind die Anforderungen der Anwohner in der H RS mit enthalten. In das Bewertungssystem werden die Anwohner jedoch als eigene Zielgruppe extra mit aufgenommen (s.o.), so dass deren Bewertungskriterien ein höheres Gewicht erhalten.

Folgende Bewertungskriterien werden aus der H RS für die Kommune und deren Aufgabenträger verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
4. <b>Kommune</b>	4.1 Stadt- und Verkehrsplanung Bestehende verkehrsrechtliche Anordnungen, z. B. Umweltzonen werden beachtet)
	4.2 Stadt- und Verkehrsplanung Schutz sensibler Bereiche: Parken ist nur dort zugelassen, wo es der Wohnqualität und dem Schutz sensibler Bereiche nicht abträglich ist.)
	4.3 Stadt- und Verkehrsplanung Schutz sensibler Bereiche: Das Parken ist nur am Rande der Zentren zugelassen oder alternativ ist die Flächeninanspruchnahme in den Zentren bzw. in sensiblen Bereichen gering.
	4.4 Stadtgestaltung Der Parkplatz oder Aus-/Einstiegsplatz bzw. die darauf abgestellten Reisebusse stören nicht den Gesamteindruck und die Gesamtwirkung eines städtebaulichen Ensembles bzw. beeinträchtigt sie die räumliche Wirkung von städtischen Platzbereichen nicht übermäßig.
	4.5 Straßenbaulastträger Finanzielle Sicherstellung: Parkgebühren
	4.6 Denkmalschutz Der Abstand zum Objekt ist ausreichend groß, um den Gesamteindruck und die Gesamtwirkung nicht zu stören sowie um die Gefahr der Beeinträchtigung und Gefährdung der Denkmalsubstanz auszuschließen.

Abbildung 4-4: Bewertungskriterien der Kommune  
Quelle: [FGSV 2018]

Zielgruppe	Bewertungskriterien
4. Kommune	4.7 Denkmalschutz Das Verhältnis von Größe der Parkierungsanlage (Anzahl der Stell- oder Haltepositionen) für Reisebusse zum besuchten Objekt muss angemessen sein.
	4.8 Denkmalschutz Städtebauliche und landschaftsgestalterische Blickachsen bzw. -beziehungen und Raumbezüge auf das Objekt werden nicht gestört.
	4.9 Stadtgrün Aus- und Einstiegsplätze von Reisebussen sind so angeordnet oder so eingefasst, dass keine „Abkürzungen“ über Grünanlagen zu Besichtigungsobjekten oder Veranstaltungsorten provoziert werden können. Dichte, buschige Bepflanzungen an Aus- und Einstiegsplätzen fordern nicht zur ungesesehenen Müllablage heraus.
	4.10 Lärmschutz hier vor allem in Bezug auf ggf. angrenzende schutzwürdige Bebauung und insbesondere Wohnbebauung sowie Büronutzung) ist gewährleistet.
	4.11 Schutz vor Luftverschmutzung (Emissionen) ist vorhanden
	4.12 Anordnung Ein- und Ausfahrten von Parkierungsanlagen und Haltepositionen

Die **Tourismuswirtschaft** will eine hohe Zufriedenheit der Reisenden. Folgende Bewertungskriterien werden aus der H RS für die Tourismuswirtschaft verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
5 Tourismuswirtschaft	5.1 Erreichbarkeit der Einrichtungen (Kapazitätsbeschränkungen)
	5.2 feste Ein- und Ausstiegspunkte (Bedien- und Parkkonzepte sehen für Reisebusse feste Ein- und Ausstiegspunkte für örtliche Stadtführer vor.)
	5.3 Ein- und Ausstiegspunkte sind sowohl für den Stadtführer als auch den Reisebus leicht erreichbar
	5.4 Ein- und Ausstiegspunkte führen während des Zu- bzw. Ausstieges zu keinen Störungen im allgemeinen Verkehr

Abbildung 4-5: Bewertungskriterien der Tourismuswirtschaft  
Quelle: [FGSV 2018]

Die **Lokale Wirtschaft** strebt nach Umsatz und Beschäftigung im Einzelhandel, Gastgewerbe, etc.

Folgende Bewertungskriterien werden aus der H RS für die lokale Wirtschaft verwendet:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
<b>6 Lokale Wirtschaft</b>	6.1 Stauverursachung (Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse verursachen keine Staus)
	6.2 Blockade Ein- und Ausfahrten (Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse blockieren keine Ein- oder Ausfahrten)
	6.3 Belegung anderer Parkmöglichkeiten (Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse behindern keine Lade- und Liefervorgänge)
	6.4 Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse belegen keine Parkmöglichkeiten für andere Nutzergruppen
	6.5 Sichtverdeckung vor Schaufensterflächen und Geschäftseingängen oder gar vor Arealen mit Außengastronomie

Abbildung 4-6: Bewertungskriterien der lokalen Wirtschaft  
Quelle: [FGSV 2018]

In das Bewertungssystem zum Busparken werden die Anlieger zusätzlich als eigene Zielgruppe mit ihren Anforderungen aufgenommen. Begleitend fand bei der Stadt Goslar am 09.08.2018 ein Erörterungstermin mit Anwohnernvertretern der Werenbergstraße statt. Neben der Möglichkeit im direkten Gespräch Hinweise, Anregungen und Bedenken zu äußern und zu erörtern, wurde das Bewertungssystem vorgestellt. Auf Grundlage des Ergebnisses der Diskussion wurden weitere Anforderungen mit aufgenommen.

Folgende Bewertungskriterien für die Zielgruppe Anlieger werden zusätzlich zu den H RS berücksichtigt:

Zielgruppe	Bewertungskriterien
<b>7 Anlieger</b>	7.1 Lärmbelästigung durch fahrende und parkende Reisebusse
	7.2 Schadstoffbelästigung durch fahrende und parkende Reisebusse
	7.3 Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch falsch abgestellte Reisebusse wegen Überbelegung
	7.4 Beeinträchtigung der Sichtachsen

Abbildung 4-7: Bewertungskriterien der Anlieger  
Quelle: [FGSV 2018]

## 4.2 Mögliche Bedien- und Parkkonzepte

Nach den HRS existieren mehrere Bedien- und Parkkonzepte für Reisebusse, die nachfolgend vorgestellt werden.

Beim **Parkplatzkonzept** steigen die Touristen auf einem konkret zugewiesenen Parkplatz in Zielnähe aus und wieder ein, der Reisebus bleibt in der Zwischenzeit auf dem Parkplatz stehen. Das Aus- und Einsteigen sowie das Parken werden somit, wie in Abbildung 2-1 schematisch dargestellt, an einem Ort gebündelt.

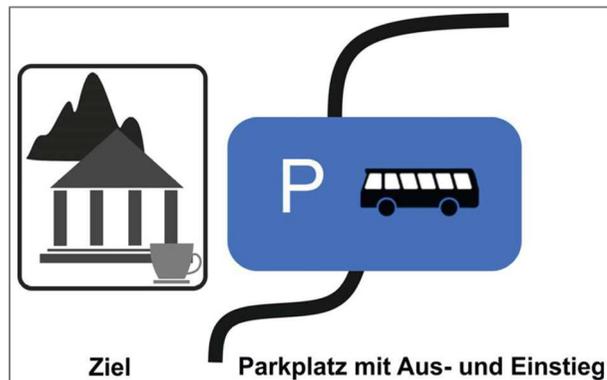


Abbildung 4-8: Schematische Darstellung Parkplatzkonzept  
Quelle: [FGSV 2018]

Die Vorteile des Parkplatzkonzeptes können sein:

- ✔ Der Reisende wird zielnah abgesetzt und aufgenommen.
- ✔ Der Reisebus muss in der Zwischenzeit nicht bewegt werden.
- ✔ Leerfahrten und Emissionen an Zufahrtsstrecken zur Einrichtung werden vermieden.
- ✔ Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten für den Fahrer wird erleichtert.
- ✔ Ein zusätzlicher Parkplatz an einem anderen Ort der Stadt ist nicht erforderlich.

Die Nachteile des Parkplatzkonzeptes können sein:

- ✔ Eine Parkplatzfläche wird in unmittelbarer Zielnähe benötigt.
- ✔ Eine optische Beeinträchtigung von Stadtbildern, insbesondere bei historischen Stadtgebieten, ist möglich.
- ✔ Wertvolle innerstädtische Flächen werden nur temporär genutzt.
- ✔ Durch wartende Busse am Parkplatz, die den Motor während der Wartezeit laufen lassen, entstehen Emissionen.

Beim **Haltepunkt-konzept** fährt der Reisebus einen Haltepunkt/eine Haltestelle für Reisebusse in unmittelbarer Nähe zum Zielort an. Die Fahrgäste steigen dort aus, anschließend fährt der Reisebus weiter zu einem Parkplatz oder einer Abstellanlage. Um die Besucher wieder aufzunehmen, fährt der Bus erneut einen Haltepunkt/ eine Haltestelle an, an dem die Besucher zusteigen können. Aus- und Einstiegsstelle und Parkfläche sind bei diesem Konzept somit räumlich getrennt. Beim Haltepunkt-konzept kann der Aus- und Einstieg an der gleichen Haltestelle erfolgen oder aber an getrennten Haltepunkten (vgl. Abbildung 4-9).

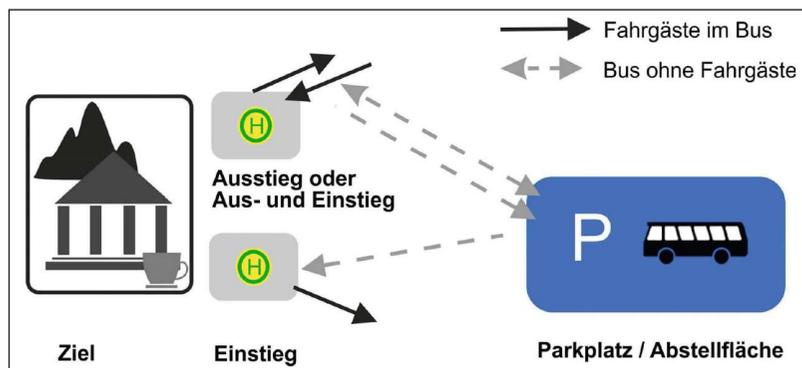


Abbildung 4-9: Schematische Darstellung Haltepunkt-konzept  
Quelle: [FGSV 2018]

Die Vorteile eines Haltepunkt-konzeptes können sein:

- ✔ Der Reisende wird zielnah abgesetzt und aufgenommen.
- ✔ Kein größerer Flächenbedarf für eine Parkplatzfläche in unmittelbarer Zielnähe notwendig.

- ✔ Die Lösung ist komfortabel, da mit kurzen Gehwegen für die Besucher verbunden.
- ✔ Die Variante ist auch bei geringem Platzangebot am Zielort einsetzbar.
- ✔ Die optische Beeinträchtigung von Stadtbildern wird verringert.
- ✔ Wertvolle innerstädtische Flächen werden nur temporär durch Reisebusse genutzt (Hauptbesucherzeit der Touristen zwischen 10 Uhr und 17 Uhr).

Nachteile des Haltepunkt-konzeptes können sein:

- ✔ Für den Reisebus entstehen zwei Leerfahrten.
- ✔ Es ergeben sich zusätzliche Verkehrsbelastungen des örtlichen Straßennetzes.
- ✔ Es entstehen zusätzliche Emissionen auf den Routen zwischen Haltepunkt und Parkplatz/Abstellanlage.
- ✔ Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten für den Fahrer wird erschwert.
- ✔ Der Flächenbedarf für den Parkplatz oder die Abstellanlage wird an einem anderen Ort der Stadt erforderlich.

Beim **Shuttle-Konzept** (Park+Shuttle) fährt der Reisebus einen Umsteigeparkplatz oder Terminal außerhalb eines für Reisebusse nicht befahrbaren Bereiches, z. B. eines Stadtzentrums, an. Der Umsteigepunkt, in der Regel ein Reisebusparkplatz oder ein Terminal, sollte dabei von den regionalen bzw. überregionalen Zufahrtsstraßen aus möglichst gut erreichbar sein. Von dort aus werden die Besucher mit einem anderen Transportmittel, einem Shuttle, zum eigentlichen Zielort gebracht. Shuttles können hierbei verschiedenartige Transportmittel sein, je nach Grund des Einsatzes, z. B. kleinere bzw. größere oder besonders umweltfreundliche Busse sowie Boote, Seilbahnen oder auch Transportmittel des ÖPNV (Linienbus, Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn) oder entsprechende geeignete private Bussysteme (vgl. Abbildung 4-10).

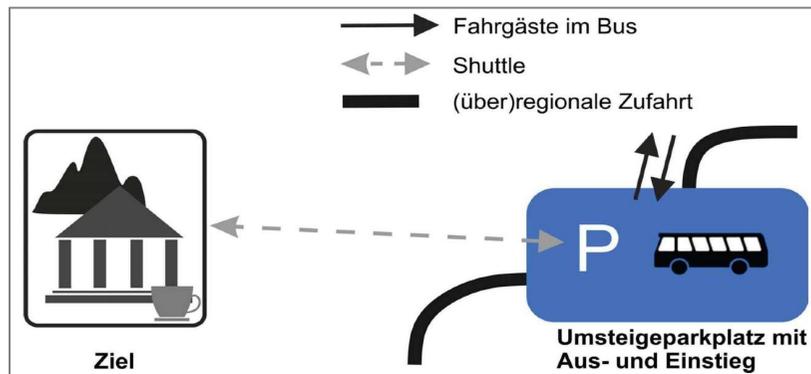


Abbildung 4-10: Schematische Darstellung Shuttle-Konzept  
Quelle: [FGSV 2018]

Die Vorteile eines Shuttle-Konzepts können sein:

- ✔ Schwierig zu befahrende oder unübersichtliche Bereiche werden vor Überlastung geschützt (z.B. historische Altstadt).
- ✔ Bietet in der Regel kurze Gehwege für die Besucher am Zielort.
- ✔ Der Einsatz von besonders attraktiven Transportmitteln (z. B. Boot, Seilbahn) kann bereits ein Highlight für die Besucher darstellen.
- ✔ Ermöglicht eine Zuflusssteuerung der Besucher für den Zielort.
- ✔ Bietet eine größere Wahrscheinlichkeit zur Einhaltung der Lenkzeiten für den Busfahrer.

Nachteile eines Shuttle-Konzepts können sein:

- ✔ Der Umsteigevorgang benötigt Zeit und es entsteht evtl. eine Wartezeit in der Anreise für die Reisenden.
- ✔ Es ist weniger komfortabel für die Reisenden (z. B. wenn auch Gepäck mit umgeladen werden muss).
- ✔ Es entstehen zusätzliche Kosten wegen Inanspruchnahme des Shuttles.

### 4.3 Bedien- und Parkkonzepte für die Vorzugsvarianten

Aus den in der Vorbewertung ermittelten vier Standorten und den unterschiedlichen Bedien- und Parkkonzepten werden die Vorzugsvarianten für das Reisebusparken in Goslar gebildet. Ebenfalls wird im Vergleich der heutige Ist-Zustand in die Bewertung mit einfließen.



Abbildung 4-11: Areal für die Busparkpalette „Clauthaler Straße“  
Quelle: [Goslar 2018]

Bei der Variante 1 (V1) handelt es sich um die „Busparkpalette Clauthaler Straße“. Der mögliche Reisebusparkplatz liegt auf einem ehemaligen Sportplatz der Bundesgrenzschutzkaserne nördlich der Clauthaler Straße, westlich der Stadtverwaltung und süd-

lich der Kaiserpfalz. Der Standort ist unmittelbar über die Bundesstraßen B 82 und B 241 aus allen Richtungen erreichbar. Die Ziele Kaiserpfalz und die Altstadt liegen in fußläufiger Entfernung. Es besteht nach den Machbarkeitsstudien Platz für bis zu 8 Reisebusstellplätze, wovon 6 Stellplätze für Dauerparker und 2 Stellplätze für nachfragestärkere Zeiten für temporäres Halten für den Ein- und Ausstieg (z.B. 30 Minuten) in Kombination mit Überlaufparkplätzen (z.B. Osterfeld) vorgehalten werden sollten.

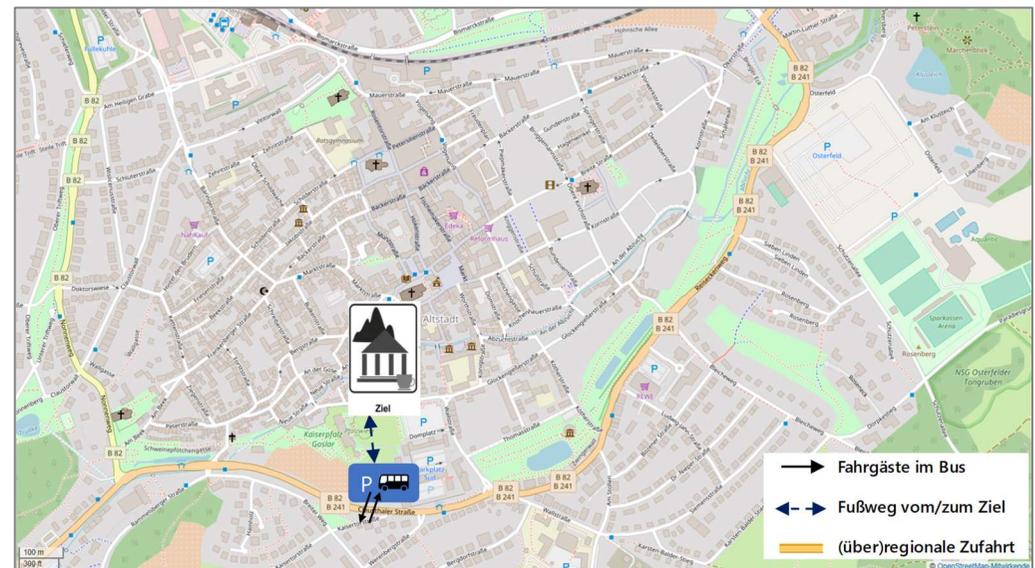


Abbildung 4-12: Variante 1: „Busparkpalette Clauthaler Straße“  
Quelle: Hintergrundkarte: [OSM 2018]



Abbildung 4-13: Areal an der Werenbergstraße  
Quelle: [Goslar 2018]

Die **Variante 2 (V2) Bushalten an der Werenbergstraße** basiert auf dem Haltepunkt-konzept. Die Werenbergstraße ist über die Bundesstraßen B 82 und B 241 aus allen Richtungen erreichbar. Am nördlichen Fahrbahnrand der Werenbergstraße entsteht eine eigene Fahrgasse von Ost nach West, die mit einem Grünstreifen von der Werenbergstraße getrennt ist. Dort soll lediglich das temporäre Halten (z.B. 30 Minuten) für den Ein- und Ausstieg der Fahrgäste mit 5 bis 6 Aufstellplätzen ermöglicht werden. Die Busse parken während des Aufenthaltes der Reisenden in Goslar z.B. am Parkplatz Osterfeld und am Parkplatz Füllekuhle. Die Ziele Kaiserpfalz und Altstadt liegen in fußläufiger Nähe. Es besteht nach den aktuellen Planungsentwürfen Platz für 5 bis 6 Reisebusse.

Bei der Variante 2 muss in einigen Bauentwürfen in den vorhandenen Baumbestand entlang des Entwicklungsareals eingegriffen werden.

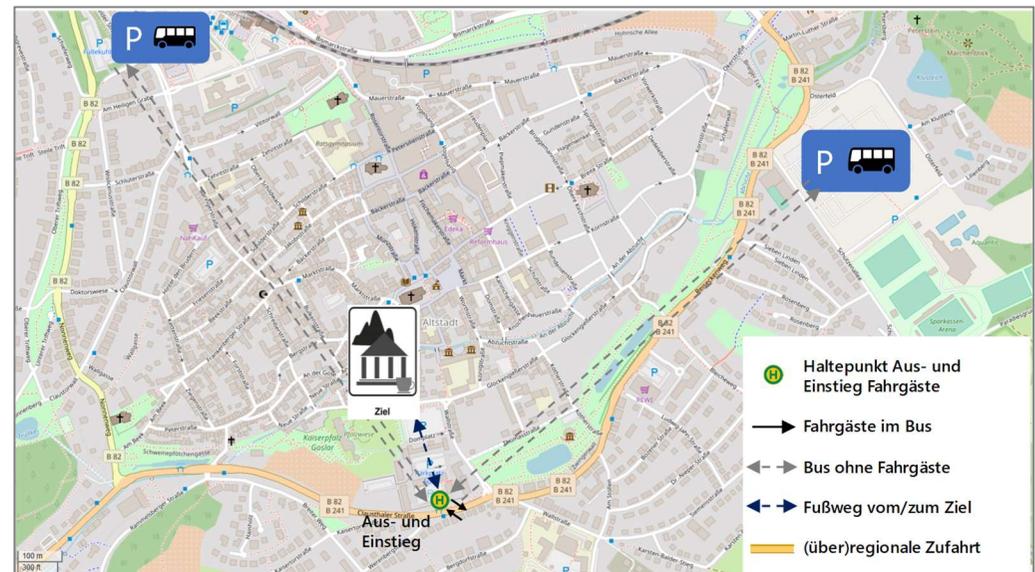


Abbildung 4-14: V2: „Bushalten an der Werenbergstraße“  
Quelle: Hintergrundkarte: [OSM 2018]



Abbildung 4-15: Areal des Parkplatzes Osterfeld  
Quelle: [Goslar 2018]

Bei der **Variante 3 (V3)** handelt es sich um den „**Busparkplatz Osterfeld**“. Das Bedien- und Parkkonzept der V3 basiert auf dem Parkplatzkonzept. Die Fahrgäste werden auf dem Parkplatz abgesetzt und laufen ca. 1,1 km in die Altstadt bis zum Markt oder ca. 1,3 km zur Kaiserpfalz. Das Osterfeld hat ausreichend Parkplätze auch in Nachfragespitzen für die Reisebusse. Für zwei Monate im Jahr kann das Osterfeld wegen des Schützenfestes nicht von Reisebussen genutzt werden. Zudem kann es weitere Veranstaltungen im Verlauf des Jahres geben, die eine Nutzung ausschließen oder zumindest einschränken. Damit verbunden sind verkehrliche Probleme sowie Probleme der Verkehrslenkung.

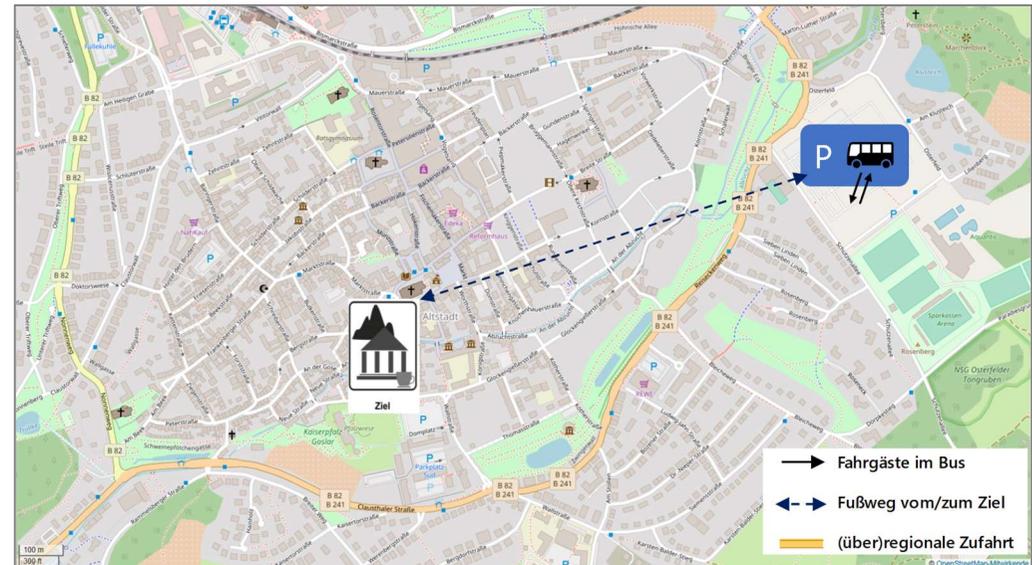


Abbildung 4-16: V3: „Busparkplatz Osterfeld“  
Quelle: Hintergrundkarte: [OSM 2018]

Bei der **Variante 4 (V4)** handelt es sich um ein Konzept zum „**Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus**“. Das Bedien- und Parkkonzept der V4 basiert auf dem Shuttle-Konzept. Die Fahrgäste werden auf dem Parkplatz abgesetzt und fahren dann mit einem Shuttlebus zu den Sehenswürdigkeiten. Der Shuttlebus kann dabei eine öffentliche Buslinie oder ein extra Angebot sein. Es können dabei Mehrkosten für Reisende oder Anbieter entstehen. Für zwei Monate im Jahr kann das Osterfeld wegen des Schützenfestes nicht von Reisebussen genutzt werden. Zudem kann es weitere Veranstaltungen im Verlauf des Jahres geben, die eine Nutzung ausschließen oder zumindest einschränken. Damit verbunden sind verkehrliche Probleme sowie Probleme der Verkehrslenkung.

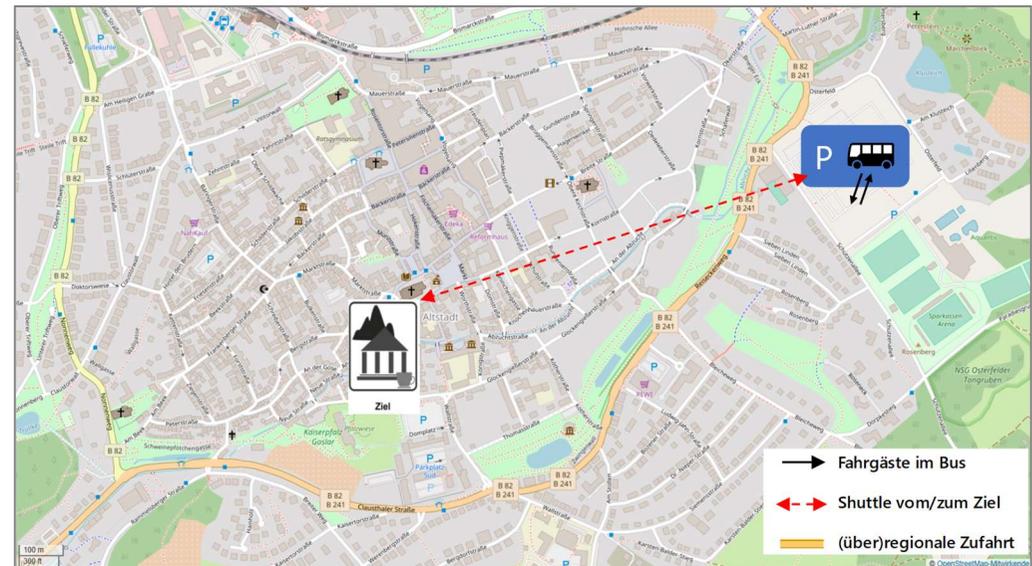


Abbildung 4-17: V4: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“  
Quelle: Hintergrundkarte: [OSM 2018]



Abbildung 4-18: Areal des Parkplatzes Füllekuhle  
Quelle: [WVI 2018]

Bei der **Variante 5 (V5) „Busparkplatz Füllekuhle“** handelt es sich um ein Parkplatzkonzept. Der Busparkplatz befindet sich im Nordwesten der Altstadt. Der Parkplatz wird derzeit überwiegend von Berufspendlern und als Busabstellplatz von einem Busunternehmen genutzt. Die Fahrgäste werden auf dem Parkplatz abgesetzt und laufen ca. 1,1 km bis zum Markt und zur Kaiserpfalz. Der Parkplatz Füllekuhle müsste um weitere Busparkplätze ergänzt bzw. umgestaltet werden, wodurch Stellplätze für Pkw und Wohnmobile

entfallen. Die Parksituation in den angrenzenden Wohngebieten wird dadurch beeinflusst.

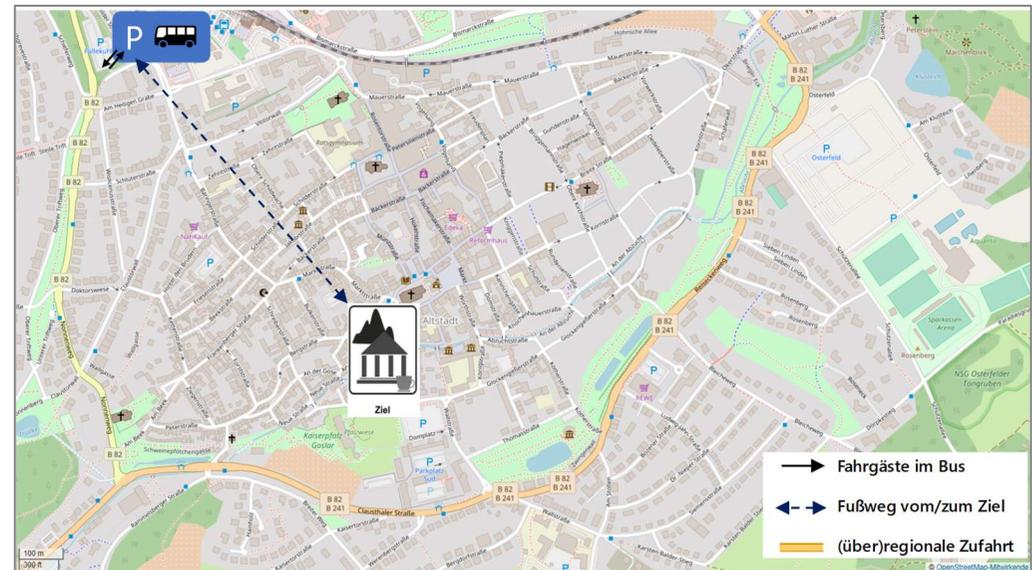


Abbildung 4-19: V5: „Busparkplatz Füllekuhle“  
Quelle: Hintergrundkarte: [OSM 2018]



Abbildung 4-20: Areal des Parkplatzes Domplatz nahe der Kaiserpfalz  
Quelle: [WVI 2018]

Zusätzlich wird der heutige **Ist-Zustand: „Busparken am Domplatz“** nahe der Kaiserpfalz und der Altstadt zum Vergleich mit den anderen Varianten in die Bewertung mit aufgenommen. Im Bestand können 17 Reisebusse gleichzeitig auf dem Gelände parken.

Die Fahrgäste haben von dort die kürzesten Fußwege bis zum Markt und zur Kaiserpfalz. In Zukunft soll das Areal umgestaltet und aufgewertet werden, wodurch die bestehenden Pkw- und Busstellplätze komplett entfallen.

## 4.4 Bewertungsergebnis der Vorzugsvarianten

Die Bewertung der Vorzugsvarianten erfolgte für jedes aufgeführte Kriterium der einzelnen Zielgruppe und Vorzugsvariante in einer Bewertungsmatrix.

Die **Bewertungsmatrix** ist aus Platzgründen im Anhang aufgeführt. Darin enthalten sind die Punktebewertungen aus gutachterlicher Sicht für die Bewertungskriterien der einzelnen Zielgruppen und die Begründungen für die vergebene Punktzahl. Jede Zielgruppe kann eine unterschiedliche Anzahl an Bewertungskriterien haben, was bei der selbstgewichteten Bewertung starken und bei der gleichgewichteten Bewertung keinen Einfluss nimmt.

Dazu wurde eine **Bewertungsskala** von 1 bis 5 Punkten definiert. Die Punkte bedeuten im Einzelnen:

- ✔ 1 Schlechteste Bewertung: Anforderung nicht erfüllt
- ✔ 2 Ausreichende Bewertung: Anforderung ausreichend (mit Mängeln) erfüllt
- ✔ 3 Mittelmäßige Bewertung: Anforderung befriedigend erfüllt
- ✔ 4 Gute Bewertung: Anforderung gut erfüllt
- ✔ 5 Beste Bewertung: Anforderung bestens erfüllt

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Bewertung zusammenfassend dargestellt. Bei der Bewertung wurden unterschiedliche Gewichtungen der einzelnen Zielgruppen vorgenommen:

Bei der **selbstgewichteten Bewertung** werden die für die einzelnen Kriterien erreichten Punkte je Variante aufaddiert. Dabei muss beachtet werden, dass bei dieser Bewertungsmethode solche Zielgruppen stärker gewichtet werden die eine höhere Anzahl Bewertungskriterien aufweisen.

Laut den HRS sollen die Bewertungskriterien der Reisenden bei den Busfahrern und die der Reisenden und der Busfahrer bei den Busunternehmen mitberücksichtigt werden. Somit ergeben sich bei dieser Methode maximal 305 erreichbare Punkte je Variante.

Im Ergebnis erreicht die Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“ mit 266 Punkten die höchste Punktzahl (vgl. Abbildung 4-21). Die Variante „Werenbergstraße“ erreicht mit 258 Punkten den zweiten Platz. Die weiteren Varianten erreichen mit 223 bis 236 Punkten deutlich schlechtere Bewertungen.

Diese Bewertung wird von Seiten des Gutachters nicht empfohlen, da jede Zielgruppe gleich stark gewichtet sein sollte. Zu diesem Zweck eignet sich besser die gleichgewichtete Bewertung.

Bei der **gleichgewichteten Bewertung** werden zunächst die mittleren Punktzahlen je Zielgruppe bzw. daraus die Zielerreichungsgrade in Prozent gebildet.

Die mittlere Punktzahl für jede Zielgruppe wird ermittelt, indem zunächst die erreichten Punkte (1 bis 5) für alle Kriterien der Zielgruppe summiert werden und anschließend durch die Anzahl der

Kriterien je Zielgruppe geteilt werden. Zum Beispiel können die Reisenden bei 5 Kriterien und maximal 5 zu vergebenden Punkten maximal 25 Punkte erreichen. Wenn die Reisenden in einer Variante in Summe über alle ihre Kriterien z.B. 11 Punkte erreichen, entspricht dies einer mittleren Punktzahl von 2,2 Punkten für die Zielgruppe, nämlich 11 Punkte multipliziert mit 5 Punkten geteilt durch maximal 25 erreichbare Punkte.

Der Zielerreichungsgrad für jede Zielgruppe wird ermittelt, indem die summierten mittleren Punktzahlen für jede Zielgruppe durch die Anzahl der maximal erreichbaren Punkte über alle Kriterien je Zielgruppe geteilt werden.

Die Variante mit der höchsten mittleren Punktzahl bzw. dem höchsten mittleren Zielerreichungsgrad, gebildet jeweils als Mittelwert über alle Zielgruppen, ist die beste Variante. Bei dieser Methode gehen alle Zielgruppen gleich gewichtet in die Bewertung ein, unabhängig von der Anzahl der bewerteten Kriterien der einzelnen Zielgruppen ein. Auch bei der gleichgewichteten Bewertung gehen die Bewertungskriterien der Reisenden bei den Busfahrern und die Bewertungskriterien der Reisenden und der Busfahrer bei den Busunternehmen laut den H RS [FGSV 2018] mit ein.

Bei dieser Bewertungsvariante erreicht die Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“ (nach dem Ist-Zustand als Referenzstandort) mit 86% den höchsten Zielerreichungsgrad und mit 4,3 die höchste mittlere Punktzahl (vgl. Abbildung 4-21).

Die Variante 2: „Bushalten an der Werenbergstraße“ ist mit 82% Zielerreichungsgrad und mit einer mittleren Punktzahl von 4,09 die zweitsinnvollste Variante des Reisebusparkens in Goslar.

Die Variante 4: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“ sollte als drittsinnvollste Variante nur in dem Fall in Betracht kommen, dass ein wirtschaftliches Shuttlebusssystem etabliert werden könnte und die beiden ersten Varianten sich z.B. aus rechtlichen Gründen nicht realisieren lassen.

Von den Parkplatzvarianten 3: „Busparkplatz Osterfeld“ und 5: „Busparkplatz Füllekuhle“ wird abgeraten, da die Entfernung zur Kaiserpfalz und zur Altstadt in Goslar für die Reisenden zu groß ist und die Gefahr besteht, dass dieses Parkplatzangebot nicht angenommen und ein unerwünschtes Aus- und Einsteigen an anderer Stelle praktiziert wird. Diese Parkplätze sollten als Überlaufparkplätze jedoch in das Angebot des Reisebusparkens von Goslar mit aufgenommen werden.

Die Abbildung 4-22 stellt bei der gleichgewichteten Bewertung die Zielerreichungsgrade der Varianten nach den einzelnen Zielgruppen dar. Es wird deutlich, dass bei den Reisenden, den Busunternehmen, den Busfahrern und der Tourismuswirtschaft die Bestandsvariante und die Varianten Clausthaler Straße und Werenbergstraße, insbesondere wegen der kurzen fußläufigen Entfernung zu den touristischen Zielen und den daraus resultierenden Nichtbedarf an weiteren Verkehrsmitteln, Umsteigevorgängen sehr vorteilhaft sind.

---

Für die Kommune und die Anlieger erweisen sich die Busparkplätze Osterfeld und Füllekuhle als vorteilhaft, weil im Vergleich zu den ersten 3 genannten Varianten kein Eingriff in sensible Bereiche erfolgt. Von den Lärm- und Schadstoffbelastungen der Reisebusse sind bei den Varianten Clausthale Straße und Werenbergstraße Anlieger mehr betroffen als im Vergleich zu den Busparkplätzen Osterfeld und Füllekuhle.

Für die lokale Wirtschaft sind alle Varianten auf einem ähnlich hohen Niveau, da aufgrund der Lage der Busparkplätze und die verkehrenden Busse mit keinen Einschränkungen für die Gewerbetreibenden zu rechnen ist.

Ergänzend wurde eine **Bewertung nach gewichteter Punktzahl** vorgenommen. Demnach wäre es je nach gesamtstädtischer Zielstellung und stadtpolitischer Prioritätensetzung möglich, die Belange einzelner Zielgruppen noch stärker zu gewichten und damit

zu bevorzugen. Die Belange anderer Zielgruppen werden dadurch verringert und damit benachteiligt.

Die Bewertung zeigt, dass sich auch mit deutlich veränderter Priorisierung die Variante 1 als beste Lösung abzeichnet.

Dieses Vorgehen wird im Sinne einer neutralen, ausgeglichenen und objektiven Bewertung aus gutachterlicher Sicht aber nicht empfohlen, weil das Gesamtsystem des Reisebusparkens sich empfindlich verschlechtern könnte (vgl. Abbildung 4-23).

Es wird empfohlen, mit dem Bewertungsergebnis und der gutachterlichen Empfehlung der gleichgewichteten Bewertung fortzufahren und in einem städtischen Diskussions- und Abwägungsprozess eine Auswahl zu treffen.

Zielgruppe	Anzahl Bewertungs- kriterien	Erreichbare Punkte	Selbstgewichtete Bewertung						Gleichgewichtete Bewertung											
			Punktzahl						Zielerreichung					Mittlere Punktzahl						
			Ist	V1	V2	V3	V4	V5	Ist	V1	V2	V3	V4	V5	Ist	V1	V2	V3	V4	V5
1. Reisende	5	25	25	24	24	11	14	10	100%	96%	96%	44%	56%	40%	5,00	4,80	4,80	2,20	2,80	2,00
2. Busunternehmer	18	90	85	83	78	61	65	67	94%	92%	87%	68%	72%	74%	4,72	4,61	4,33	3,39	3,61	3,72
3. Busfahrer	13	65	60	61	61	38	42	42	92%	94%	94%	58%	65%	65%	4,62	4,69	4,69	2,92	3,23	3,23
4. Kommune	12	60	42	44	47	60	60	57	70%	73%	78%	100%	100%	95%	3,50	3,67	3,92	5,00	5,00	4,75
5. Tourismuswirtschaft	4	20	19	17	15	11	13	12	95%	85%	75%	55%	65%	60%	4,75	4,25	3,75	2,75	3,25	3,00
6. Lokale Wirtschaft	5	25	24	23	22	22	22	23	96%	92%	88%	88%	88%	92%	4,80	4,60	4,40	4,40	4,40	4,60
7. Anlieger	4	20	19	14	11	20	20	17	95%	70%	55%	100%	100%	85%	4,75	3,50	2,75	5,00	5,00	4,25
Summe	61	305	274	266	258	223	236	223	92%	86%	82%	73%	78%	73%	4,59	4,30	4,09	3,67	3,90	3,65
Rang				1	2	4	3	5		1	2	4	3	5		1	2	4	3	5
Vorzugsvariante				V1						V1						V1				

Abbildung 4-21: Selbstgewichtete und gleichgewichtete Bewertung

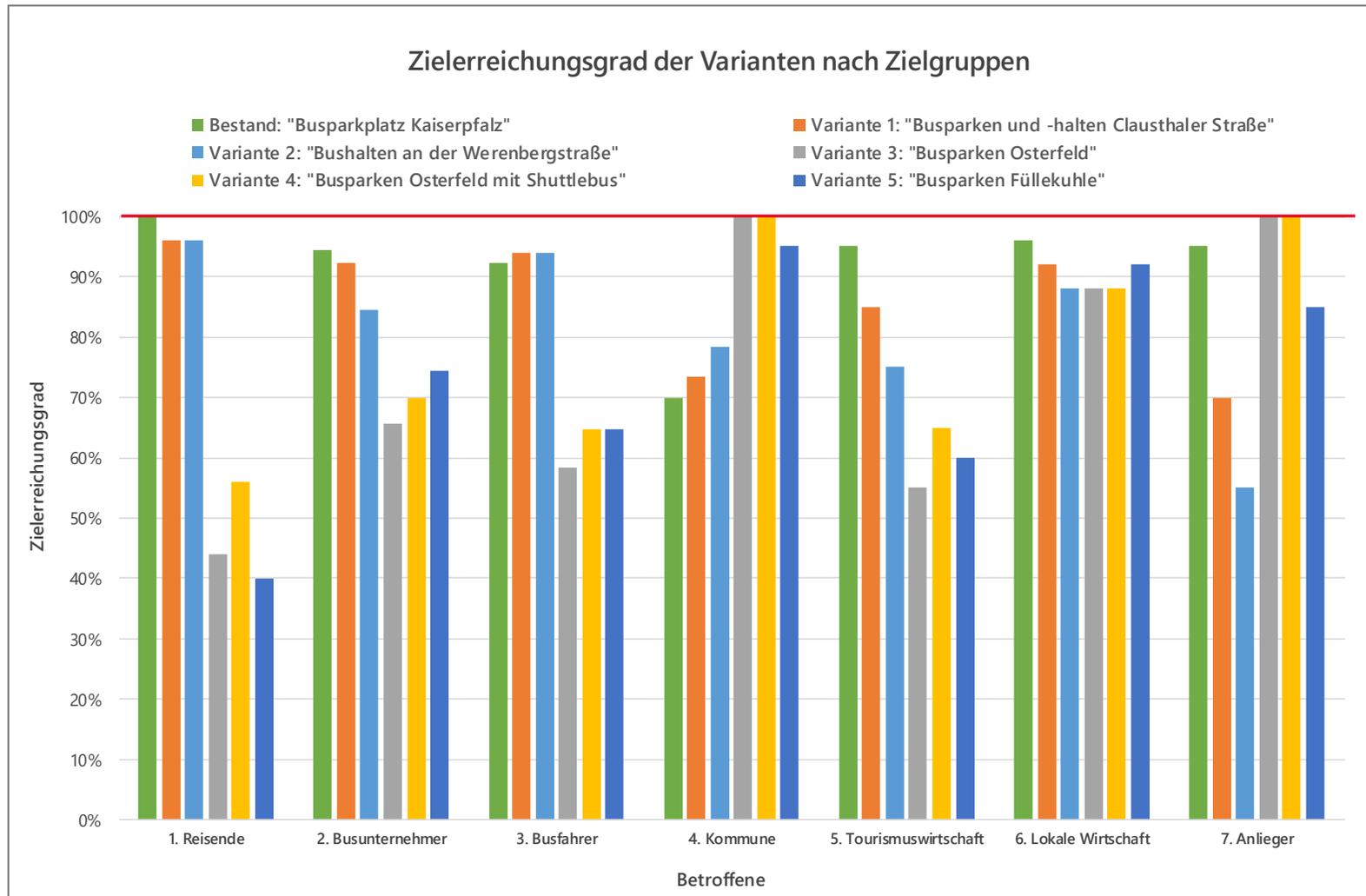


Abbildung 4-22: Zielerreichungsgrad der Varianten nach Zielgruppen bei der gleichgewichteten Bewertung

Zielgruppe	Anzahl Bewertungs- kriterien	Erreichbare Punkte	Erreichbare Punkte	Bewertung nach...							Erreichbare Punkte	Bewertung nach...						
				Gewichteter Punktzahl								Gewichteter Punktzahl						
				Gewicht	Ist	V1	V2	V3	V4	V5		Gewicht	Ist	V1	V2	V3	V4	V5
1. Reisende	5	25	100	20	100	96	96	44	56	40	125	25	125	120	120	55	70	50
2. Busunternehmer	18	90	25	5	24	23	22	17	18	19	25	5	24	23	22	17	18	19
3. Busfahrer	13	65	25	5	23	23	23	15	16	16	25	5	23	23	23	15	16	16
4. Kommune	12	60	75	15	53	55	59	75	75	71	100	20	70	73	78	100	100	95
5. Tourismuswirtschaft	4	20	50	10	48	43	38	28	33	30	75	15	71	64	56	41	49	45
6. Lokale Wirtschaft	5	25	75	15	72	69	66	66	66	69	75	15	72	69	66	66	66	69
7. Anlieger	4	20	150	30	143	105	83	150	150	128	75	15	71	53	41	75	75	64
Summe	61	305	500	100	461	414	386	394	414	373	500	100	456	425	407	369	394	358
Rang						1	4	3	2	5			1	2	4	3	5	
Vorzugsvariante						V1							V1					

3 Wichtigsten Betroffenen:

1	7. Anlieger
2	1. Reisende
3	4. Kommune

3 Wichtigsten Betroffenen:

1	1. Reisende
2	4. Kommune
3	5. Tourismuswirtschaft

Abbildung 4-23: Varianten einer Bewertung nach gewichteter Punktzahl

---

## 5 Machbarkeitsstudie zur baulichen Umsetzung für zwei Varianten (BPR)

Für die beiden hinsichtlich des Standorts bestbewerteten Vorzugsvarianten wurde im Anschluss die bauliche Umsetzung geprüft. Dies betrifft im Ergebnis der gleichgewichteten Bewertung:

- ✔ Vorzugsvariante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“
- ✔ Vorzugsvariante 2: „Bushaltem an der Werenbergstraße“

Das Büro BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner aus Hannover hat für die beiden Vorzugsvarianten mehrere Lagepläne im Maßstab 1:500 angefertigt, die die Planung und Darstellung der Verkehrsanlagen und ggf. der Servicegebäude beinhalten. Dabei werden Schleppkurven berechnet, Höhenverhältnisse überprüft und eine erste Kostenschätzung erstellt.

Im Anhang sind die vollständigen Lagepläne dargestellt. Nachfolgend werden die Ausschnitte der Lagepläne gezeigt und diskutiert.

## 5.1 Bauliche Machbarkeit der Vorzugsvariante 1

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 1: „Busparkpalette Clausthale Straße“ im **Bauentwurf 1.1** ist in der Abbildung 5-1 dargestellt. Die Einfahrt erfolgt von Osten und die Ausfahrt im Westen. Insgesamt sechs Busse können auf dem Platz parken. Davon parken zwei Busse jeweils längs hintereinander am nördlichen Platzrand sowie jeweils zwei Busse an zwei Parkinseln in der Mitte.

Das Parkplatzsystem in dem Bauentwurf 1.1 stellt ein ausreichendes, flexibles und platzsparendes Angebot für die normale Reisebusnachfrage von sechs Bussen in Goslar dar. Die Busse können aus allen Richtungen die Busparkpalette anfahren und in alle Richtungen von dieser abfahren.

Vorteilhaft am Bauentwurf 1.1 ist, dass zwei weitere Busaufstellplätze an der Clausthale Straße das temporäre Halten zum Aus- und Einstieg der Reisenden auch bei Vollbelegung der Busparkpalette ermöglichen. Die temporär haltenden Busse nutzen dann die Überlaufparkplätze Osterfeld oder Füllekuhle.

Nachteilig ist, dass gemäß der Schleppkurven die hinteren Busse nicht ganz bündig an den Mittelseln parken können und dass der hintere Bus nur durch zuvoriges Rückwärtsfahren am vorderen Bus vorbeifahren kann. Als ungünstig zu werten sind somit die engen Platzverhältnisse beim Manövrieren vor allem beim Aufstellen größerer Reisebusse.

Die Kosten des Bauentwurfs 1.1 belaufen sich nach der ersten Schätzung ohne Kosten für das Servicegebäude auf ca. 2.154.000 € (brutto). Davon entfallen rd. 1,2 Mio. € auf die 2-geschossige Parkpalette mit rd. 150 Pkw-Stellplätzen.

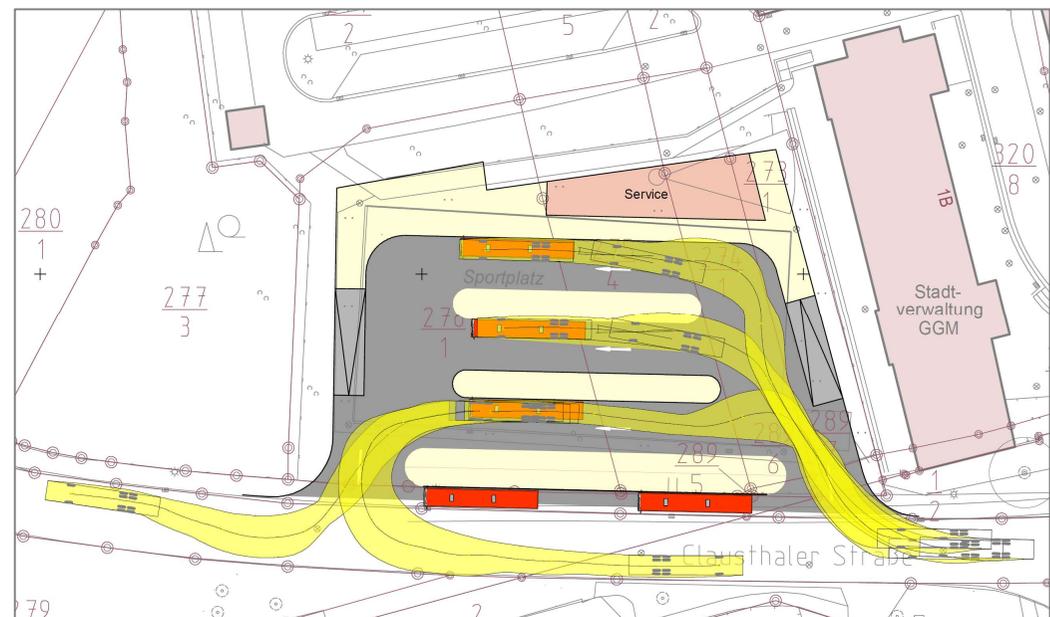


Abbildung 5-1: Bauentwurf 1.1 der Busparkpalette Clausthale Straße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 1: „Busparkpalette Clausthale Straße“ im **Bautwurf 1.2** ist in der Abbildung 5-3 dargestellt. Die Abbildung 5-2 zeigt die Anzahl von 77 Pkw-Stellplätzen in einer der beiden Pkw-Parkebenen. Insgesamt beträgt die Anzahl der Pkw-Stellplätze 154. Der Unterschied zur Bauvariante 1.1 ist, dass die Einfahrt von Westen und die Ausfahrt im Osten erfolgt. Dadurch können die Busse längs hintereinander bündig an den Mittelinseln parken.

Die Kosten der Bautwurf 1.2 sind nach der ersten Schätzung mit ca. 2.154.000 € (brutto) gleich hoch wie bei Bautwurf 1.1, da sich keine Änderungen an der Grundfläche ergeben haben.

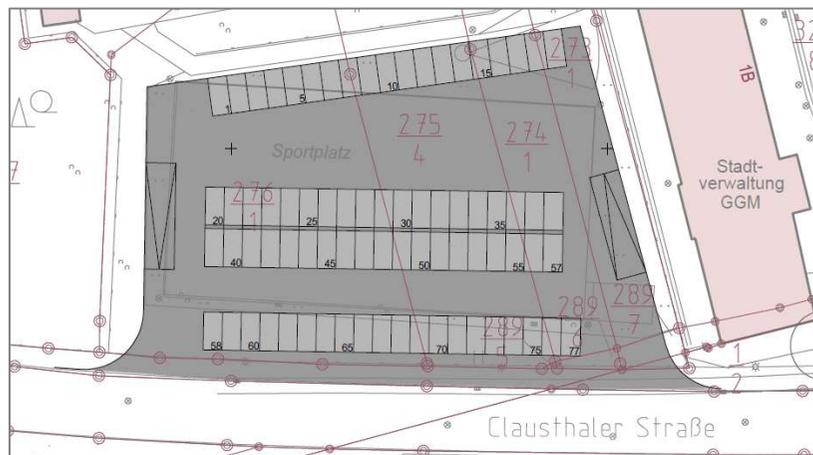


Abbildung 5-2: Bautwurf 1.2 der Busparkpalette Clausthale Straße - Pkw-Parkebene  
Quelle: [BPR 2018]

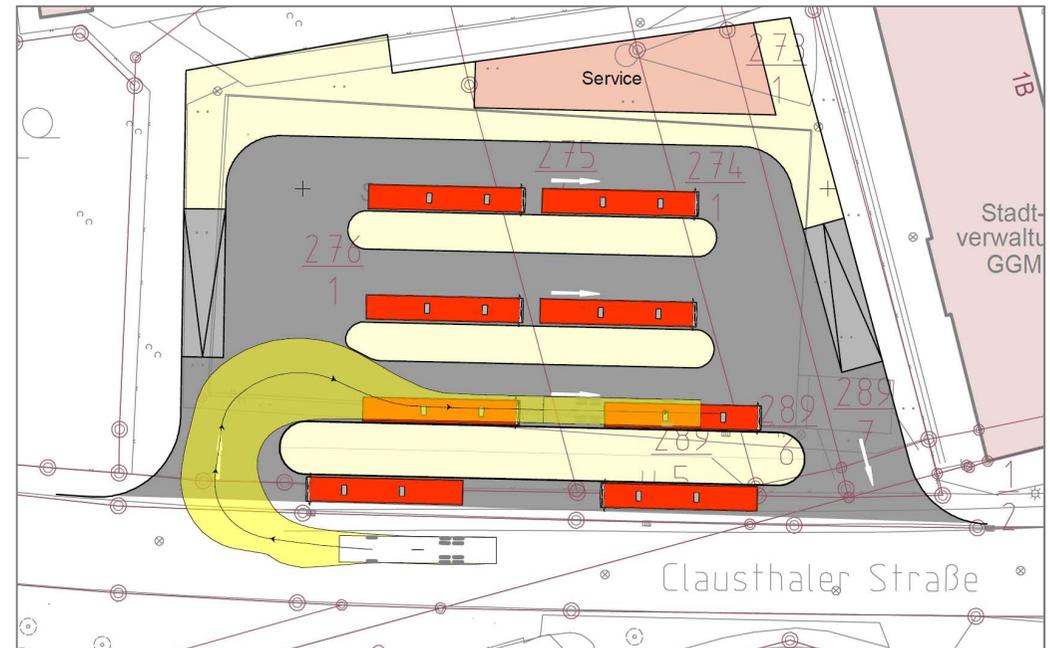


Abbildung 5-3: Bautwurf 1.2 der Busparkpalette Clausthale Straße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 1: „Busparkpalette Clausthale Straße“ im **Bauentwurf 1.3** ist in der Abbildung 5-4 dargestellt.

Die Einfahrt erfolgt von Osten und die Ausfahrt im Westen. Insgesamt acht Busse können auf dem Platz dauerhaft in Schrägaufstellung parken. Gemäß den Schleppkurven von Bauentwurf 1.3 ist die Einfahrt und das Manövrieren der Busse in die Schrägstellplätze möglich. Die Zu- und Abfahrt der Busse ist in alle Richtungen über die Bundesstraße möglich.

Das Parkplatzsystem in dem Bauentwurf 1.3 stellt ein ausreichendes und sehr platzsparendes Angebot für die normale Reisebusnachfrage von acht Bussen in Goslar dar. Zusätzlich entstehen ca. 150 Pkw-Stellplätze.

Sofern es zu Überbelegungen kommen sollte, sollten entweder zwei der acht Stellplätze oder zwei weitere Stellplätze an der Clausthale Straße als temporäre Kurzzeitparkplätze angelegt werden.

Auch im Bauentwurf 1.3 gibt es keine Flächenänderungen im Vergleich zu den beiden vorangegangenen Bauvarianten. Die Kosten betragen nach der ersten Schätzung ca. 2.154.000 € (brutto).

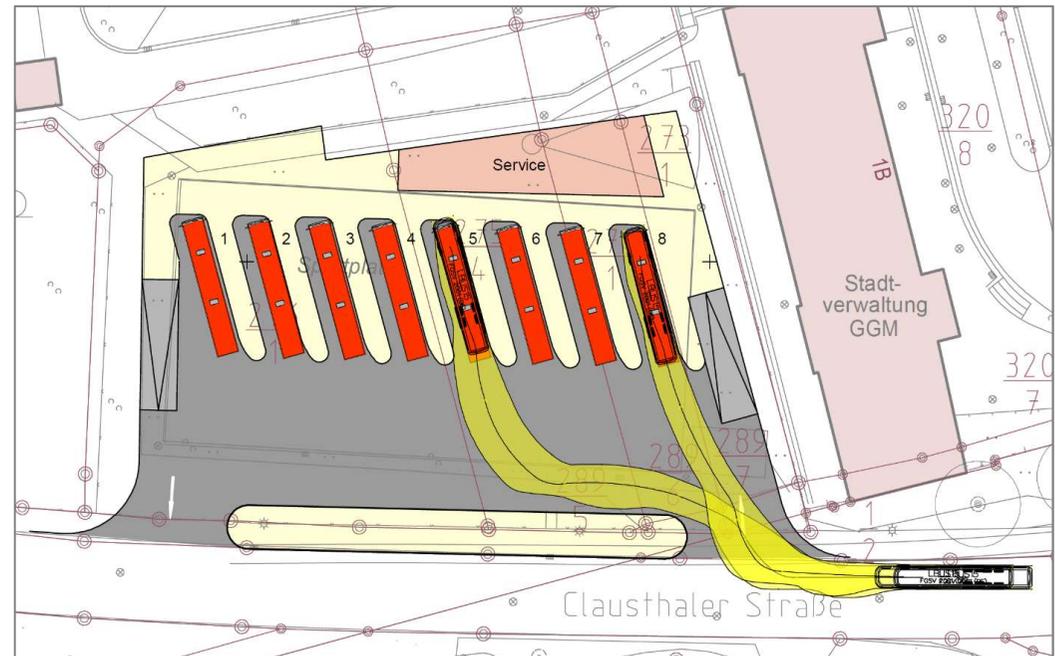


Abbildung 5-4: Bauentwurf 1.3 der Busparkpalette Clausthale Straße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der V1 Busparkpalette Clausthale Straße wird im **Bauentwurf 1.4** in Abbildung 5-6 dargestellt. Vorgabe dazu war die Errichtung von mindestens 170 Pkw-Stellplätzen in der Parkpalette. Dazu wurde die Grundfläche nach Norden hin vergrößert und eine Parkpalette mit 2 Etagen geplant. Auf jeder Etage können in diesem Bauentwurf ca. 108 Pkw untergebracht werden (vgl. Abbildung 5-5). Die Busse parken auf dem Oberdeck. Die Einfahrt erfolgt von Westen und die Ausfahrt im Osten. Insgesamt acht Busse können auf dem Platz dauerhaft parken.

Gemäß den Schleppkurven des Bauentwurfs 1.4 können die hinteren Busse bündig an den Mittelinseln parken und am vorderen Bus ohne Zurücksetzen vorbeifahren. Die Ausfahrt von den nördlichsten Stellplätzen erfolgt auf der Fahrbahn, ohne dass die Borde überfahren werden müssen. Der Bus schwenkt allerdings leicht in den Gehwegbereich mit ein. Die Zu- und Abfahrt der Busse von und nach Osten sowie Westen von der Bundesstraße ist möglich.

Das Parkplatzsystem in dem Bauentwurf 1.4 stellt ein großzügiges und platzsparendes Angebot für die normale Reisebusnachfrage von acht Bussen in Goslar dar. Zudem bietet die Parkpalette Platz für über 200 Pkw auf 2 Etagen.

Sofern es zu Überbelegungen kommen sollte, sollten entweder zwei der acht Stellplätze oder zwei weitere Stellplätze an der Clausthale Straße als temporäre Kurzzeitparkplätze angelegt werden.

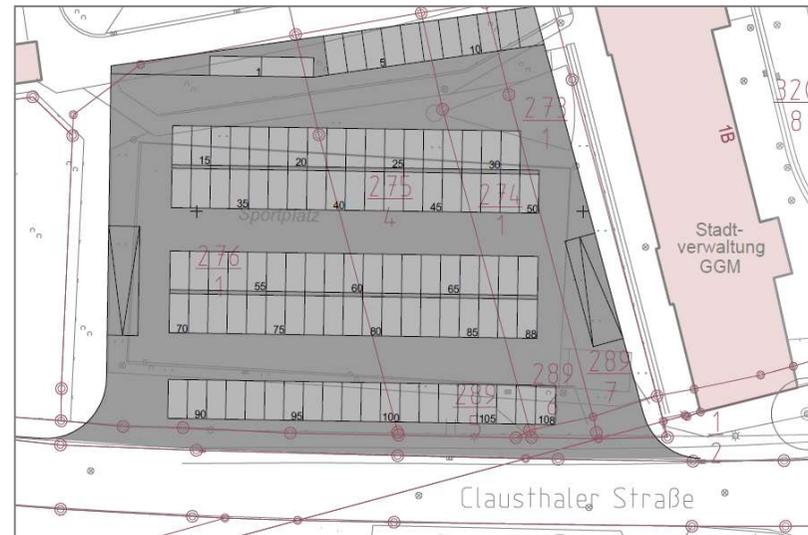


Abbildung 5-5: Bauentwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthale Straße - Pkw-Parkebene  
Quelle: [BPR 2018]

Die Kosten des Bauentwurfs 1.4 belaufen sich nach der ersten Schätzung auf ca. 2.558.000 € (brutto), davon rd. 1,4 Mio. € für die Pkw-Parkpalette. Die höhere Kostensumme ist im Wesentlichen auf die vergrößerte Verkehrsfläche zurückzuführen.

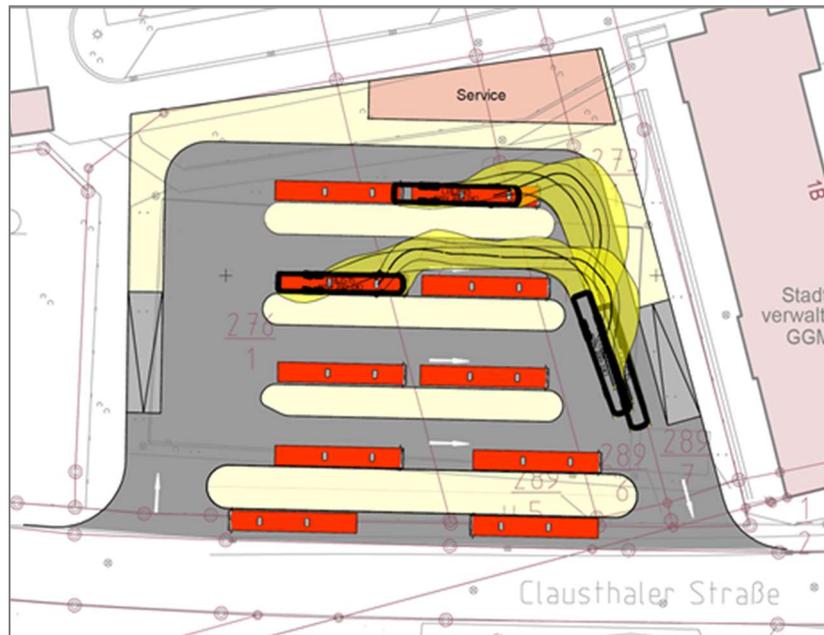


Abbildung 5-6: Bautwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthaler Straße  
Quelle: [BPR 2018]

## 5.2 Bauliche Machbarkeit der Vorzugsvariante 2

Die bauliche Umsetzung der V2 Bushaltestellen an der Werenbergstraße im **Bauentwurf 2.0** ist in der Abbildung 5-7 dargestellt.

Die Halteplätze sind in einer separaten Fahrbahn nördlich der Werenbergstraße angeordnet, die baulich mit einem Grünstreifen von dieser getrennt ist. Die Einfahrt der Busse erfolgt in und aus Richtung Osten und die Ausfahrt im Westen in alle Richtungen. Insgesamt fünf Busse können auf dem Platz in Sägezahnordnung bündig an den Haltepunkten halten und am vorderen Bus ohne Zurücksetzen vorbeifahren können. Zudem können bei Vollbelegung weitere Busse an den haltenden Bussen vorbeifahren und einen anderen Parkplatz suchen.

Das Parkplatzsystem im Bauentwurf 2.0 stellt durch das kurze Halten zum Ein- und Ausstieg ein flexibles und sehr platzsparendes Angebot für die normale Reisebusnachfrage in Goslar dar. Die Busse können verkehrssicher halten und aus der Halteanlage ausfahren.

Nachteilig ist, dass nur aus östlicher Richtung zugefahren werden kann. Somit ist für die Reisebusse auf den Bundesstraßen eine gute übergeordnete Wegweisung von und zu den Fernzielen sowie zu den Überlaufparkplätzen Osterfeld und Füllekuhle erforderlich. Diese Variante wird entlang des historischen Verlaufs der Wallanlagen gebaut und es müssen Bäume beseitigt werden.

Die Kosten des Bauentwurfs 2.0 belaufen sich nach der ersten Schätzung auf ca. 541.000 € (brutto).

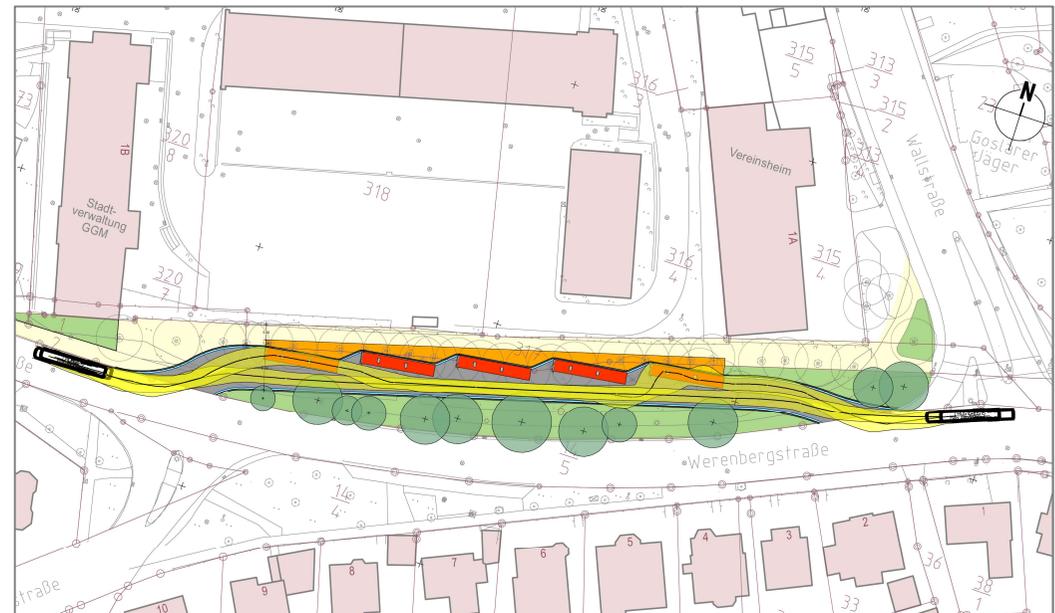


Abbildung 5-7: Bauentwurf 2.0 zum Bushaltestellen an der Werenbergstraße

Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltein an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.1** ist in der Abbildung 5-8 dargestellt.

Bei diesem Bauentwurf können im Vergleich zum Bauentwurf 2.0 die Busse auch aus westlicher Richtung über die Werenbergstraße zu den Bushalteplätzen einfahren.

Auch bei dieser Variante wird entlang des historischen Verlaufs der Wallanlagen gebaut und es müssen Bäume beseitigt werden.

Die Kosten des Bauentwurfs 2.1 belaufen sich nach einer ersten Schätzung ca. 555.000 € (brutto) und sind aufgrund einer leicht höheren Flächenbeanspruchung etwas höher.



Abbildung 5-8: Bauentwurf 2.1 zum Bushaltein an der Werenbergstraße

Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltem an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.2** ist in der Abbildung 5-9 dargestellt.

In dieser Variante bleiben die Grünanlagen erhalten. Die Halteplätze sind direkt am nördlichen Fahrbahnrand der Werenbergstraße angeordnet. Die Zufahrt der Busse über die Werenbergstraße ist allerdings nur von Osten und die Abfahrt nur nach Westen möglich. Insgesamt sechs Busse können an den Haltestellen bündig in Sägezahnordnung halten und am vorderen Bus ohne Zurücksetzen vorbeifahren.

Zudem können bei Vollbelegung weitere Busse an den haltenden Bussen vorbeifahren und einen anderen Parkplatz suchen. Nachteilig ist, dass durch die kurvige Lage der Haltestellen die vorne haltenden Busse den rückwärtigen fließenden Verkehr auf der Bundesstraße nicht gut erkennen können.

Die Kosten der Bauvariante 2.2 belaufen sich aufgrund des sparsameren Eingriffs nach einer ersten Schätzung auf ca. 375.000 € (brutto).

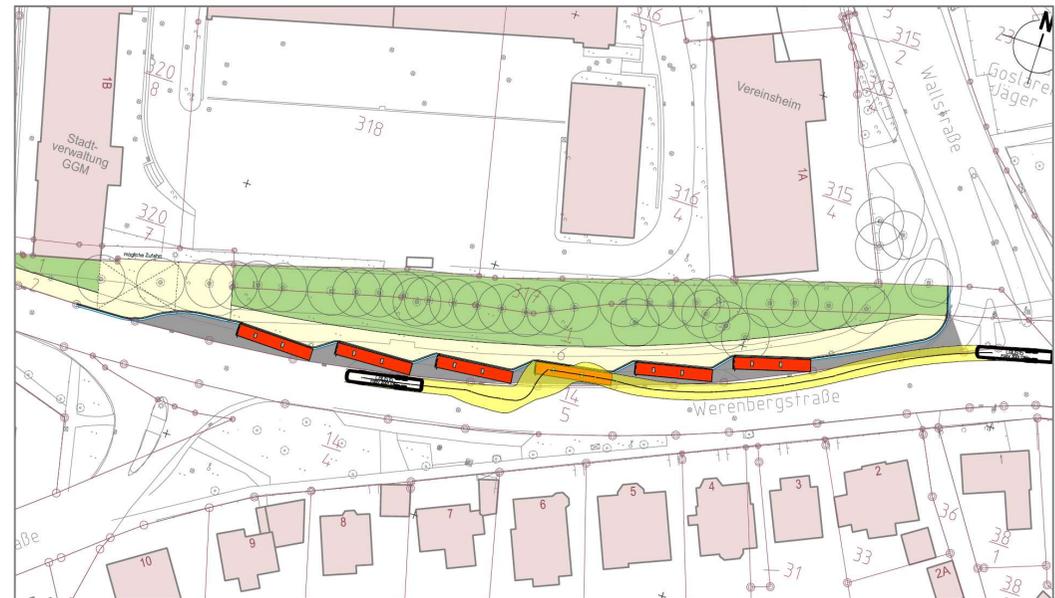


Abbildung 5-9: Bauentwurf 2.2 zum Bushaltem an der Werenbergstraße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltestellen an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.3** ist in der Abbildung 5-10 dargestellt.

Im Vergleich zu den Bauentwürfen 2.0, 2.1 und 2.2 wird am Knoten Werenbergstraße / Wallstraße ein Kreisverkehrsplatz angelegt. Dadurch können die Busse aus westlicher Richtung über diesen Wenden und sicherer in die Fahrgasse zu den Halteplätzen einfahren.

Diese Variante wird entlang des historischen Verlaufs der Wallanlagen gebaut und es müssen Bäume beseitigt werden.

Die geschätzten Kosten für den Bauentwurf 2.3 betragen ca. 491.000 € (brutto) ohne Kreisverkehr.



Abbildung 5-10: Bauentwurf 2.3 zum Bushalten an der Werenbergstraße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltem an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.4** ist in der Abbildung 5-11 dargestellt.

In Höhe der Ausfahrt aus der Fahrgasse ist ein weiterer Kreisverkehrsplatz an der Werenbergstraße angeordnet, der das bessere und sichere Ausfahren der Reisebusse ermöglicht. Nachteilig ist der höhere Platzbedarf und das dadurch lediglich 5 Halteplätze zur Verfügung stehen. Zudem muss verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich geprüft werden, ob zwei Kreisverkehre in einem relativ kurzen Abstand auf einer Bundesstraße realisierbar sind.

Beim Bauentwurf 2.4 betragen die Kosten geschätzt ca. 543.000 € (brutto) ohne die Kreisverkehre.



Abbildung 5-11: Bauentwurf 2.4 zum Bushaltem an der Werenbergstraße  
Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltestellen an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.5** zeigt die Abbildung 5-12. Die Halteplätze sind direkt am nördlichen Fahrbahnrand der Werenbergstraße angeordnet.

Hierbei wird im Vergleich zur Bauentwurf 2.2 am Knoten Werenbergstraße / Wallstraße ein Kreisverkehrsplatz angelegt. Dadurch können die Busse aus westlicher Richtung über diesen Wenden und zu den Halteplätzen einfahren.

Der Nachteil, dass die Busse nur nach Westen abfahren können, bleibt bestehen.

Die Kosten beim Bauentwurf 2.5 betragen wie bei dem Bauentwurf 2.2 geschätzt ca. 375.000 € (brutto) ohne Kreisverkehr.



Abbildung 5-12: Bauentwurf 2.5 zum Bushaltestellen an der Werenbergstraße

Quelle: [BPR 2018]

Die bauliche Umsetzung der Standortvariante 2: „Bushaltem an der Werenbergstraße“ im **Bauentwurf 2.6** ist in der Abbildung 5-13 dargestellt. Die Halteplätze sind direkt am nördlichen Fahrbahnrand der Werenbergstraße angeordnet.

In diesem Bauentwurf werden am Knoten Werenbergstraße / Wallstraße und am Knoten Werenbergstraße / Werenbergstraße jeweils Kreisverkehrsplätze angelegt. Dadurch können die Busse aus westlicher Richtung über diesen Wenden und zu den Halteplätzen einfahren und über den westlichen Kreisverkehrsplatz wieder nach Osten wenden.

Nachteilig ist der höhere Platzbedarf und das dadurch lediglich 5 Halteplätze zur Verfügung stehen. Zudem muss verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich geprüft werden, ob zwei Kreisverkehre in einem relativ kurzen Abstand auf einer Bundesstraße realisierbar sind.

Der Bauentwurf 2.6 ist hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme und damit der Kosten in Höhe von 373.000 € (brutto, ohne Kreisverkehre) vergleichbar mit dem Bauentwurf 2.2.



Abbildung 5-13: Bauentwurf 2.6 zum Bushaltem an der Werenbergstraße  
Quelle: [BPR 2018]

### 5.3 Kostenschätzung der Bauentwürfe

In der Abbildung 5-14 sind die Kosten der Bauentwürfe zur Busparkpalette Clausthaler Straße dargestellt. Nicht enthalten sind die Kosten für Kreisverkehre, Gestaltung und das Servicegebäude. Es entstehen keine Kosten für Grünflächen, Straßenmarkierung, Beschilderung, Leuchten versetzen, Verkehrssicherung, Provision Straßenbau und Unvorhergesehenes.

Zum Vergleich wurde ein Bauentwurf 1.0 ohne die Kosten für die Parkpalette in Höhe von rund 1,3 bis 1,5 Mio. Euro netto hinzugefügt. Sie zeigt die Kosten für den Bau eines Bushalteplatzes auf dem heutigen Sportplatz ohne Parkpalette.

Titel	Bezeichnung	Bauentwurf 1.0	Bauentwurf 1.1	Bauentwurf 1.2	Bauentwurf 1.3	Bauentwurf 1.4
1	Trassen Freimachen, Erdbau	35.133	35.133	35.133	35.133	40.869
2	Oberbau Straßen und Wege	293.940	293.940	293.940	293.940	354.735
3	Parkpalette		1.298.800	1.298.800	1.298.800	1.536.700
4	Entwässerung Straßenbau	17.843	17.843	17.843	17.843	21.549
<b>Zwischensumme</b>		<b>346.916</b>	<b>1.645.716</b>	<b>1.645.716</b>	<b>1.645.716</b>	<b>1.953.853</b>
10% Unvorhergesehenes		34.692	164.572	164.572	164.572	195.385
<b>Summe (netto)</b>		<b>381.608</b>	<b>1.810.288</b>	<b>1.810.288</b>	<b>1.810.288</b>	<b>2.149.238</b>
<b>Summe (brutto)</b>		<b>454.113</b>	<b>2.154.243</b>	<b>2.154.243</b>	<b>2.154.243</b>	<b>2.557.593</b>

Abbildung 5-14: Kostenschätzung der Bauentwürfe zur Busparkpalette Clausthaler Straße, Stand 28.09.2018  
Quelle: [BPR 2018]

In der Abbildung 5-15 sind die Kosten der Bauvarianten an der Werenbergstraße dargestellt. Nicht enthalten sind die Kosten für die Kreisverkehre. Eine Parkpalette auf der Clausthaler Straße ist nicht mit eingerechnet.

Die Kosten der Bauentwürfe schwanken zwischen 375.000 € (direktes Bushalten an der Werenbergstraße) und 555.000 € (separate Busfahrspur und Bushalteplätze nördlich der Werenbergstraße).

Titel	Bezeichnung	Bauentwurf 2.0	Bauentwurf 2.1	Bauentwurf 2.2	Bauentwurf 2.3	Bauentwurf 2.4	Bauentwurf 2.5	Bauentwurf 2.6
1	Trassen Freimachen, Erdbau	57.241	57.241	38.817	57.241	57.241	38.817	38.817
2	Oberbau Straßen und Wege	194.302	203.237	168.104	195.502	194.302	168.104	166.904
3	Parkpalette							
4	Entwässerung Straßenbau	12.666	13.152	10.662	12.666	12.666	10.662	10.662
5	Grünflächen	63.240	63.240	2.730	63.240	63.240	2.730	2.730
6	Straßenmarkierung	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
7	Beschilderung	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
8	Leuchten versetzen	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
<b>Zwischensumme</b>		<b>349.449</b>	<b>358.870</b>	<b>242.313</b>	<b>350.649</b>	<b>349.449</b>	<b>242.313</b>	<b>241.113</b>
	5% Verkehrssicherung	17.472	17.944	12.116	17.532	17.472	12.116	12.056
	5% Provisorien Straßenbau	17.472	17.944	12.116	17.532	17.472	12.116	12.056
	10% Baustelleneinrichtung	34.945	35.887	24.231	35.065	34.945	24.231	24.111
	10% Unvorhergesehenes	34.945	35.887	24.231	35.065	34.945	24.231	24.111
<b>Summe (netto)</b>		<b>454.283</b>	<b>466.531</b>	<b>315.007</b>	<b>455.843</b>	<b>454.283</b>	<b>315.007</b>	<b>313.447</b>
<b>Summe (brutto)</b>		<b>540.597</b>	<b>555.172</b>	<b>374.859</b>	<b>542.453</b>	<b>540.597</b>	<b>374.859</b>	<b>373.002</b>

Abbildung 5-15: Kostenschätzung der Bauvarianten Bushalten Werenbergstraße, Stand 28.09.2018  
Quelle: [BPR 2018]

## 6 Ergebnis der Gesamtbewertung

Im Ergebnis der Gesamtbewertung aus der Standortbewertung und der baulichen Machbarkeitsstudie wird empfohlen, die Standortvariante 1 „Busparkpalette Clausthaler Straße“ als Parkplatzkonzept im baulichen Bauentwurf 1.4 umzusetzen. Sofern eine Busparkpalette mit weniger Pkw-Stellplätzen ausreichend sein sollte, ist der Bauentwurf 1.2 ebenfalls empfehlenswert.

Der mögliche Reisebusparkplatz liegt auf einem ehemaligen Sportplatz nördlich der Clausthaler Straße, westlich der Stadtverwaltung und südlich der Kaiserpfalz. Der Standort ist unmittelbar und zügig über die großzügig dimensionierten Bundesstraßen B 82 und B 241 aus allen Richtungen erreichbar. Die Ziele Kaiserpfalz und die Altstadt liegen in fußläufiger Entfernung und in Sichtnähe. Es besteht nach den Machbarkeitsstudien Platz für bis zu 10 Reisebusstellplätze, wovon 8 Stellplätze für Dauerparker und 2 Stellplätze für nachfragestärkere Zeiten für temporäres Halten für den Ein- und Ausstieg (z.B. 30 Minuten) vorgehalten werden können. Als Überlaufparkplatz wird das Osterfeld empfohlen, welches über kurze Fahrzeiten erreichbar ist. Alternativ oder zu Zeiten des Schützenfestes könnte auch der Parkplatz Füllekuhle von Reisebussen genutzt werden.

Die Einfahrt der Reisebusse auf die Busparkpalette erfolgt im Westen und die Ausfahrt im Osten. Durch die nahezu rechtwinklige Aufstellung der Busse in der Ausfahrt ist ein verkehrssicheres Einbiegen auf die Bundesstraße möglich. Durch die Busparkpalette

kann auf zusätzliche Kreisverkehrsplätze zum Wenden der Reisebusse verzichtet werden.

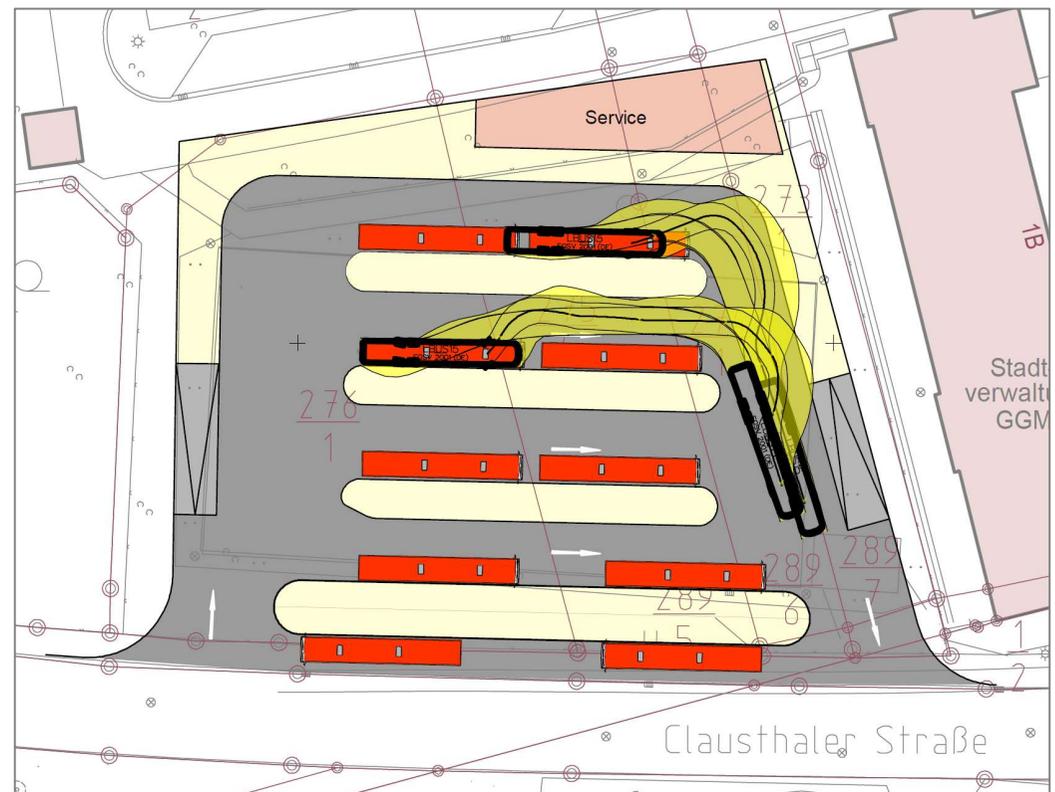


Abbildung 6-1: Bauentwurf 1.4 der Busparkpalette Clausthaler Straße  
Quelle: [BPR 2018]

Auf der Parkpalette können sowohl Reisebusse (Dach des Obergeschosses; etwa höhengleich mit der anliegenden Bundesstraße) als auch 150 – 200 Pkw in der Parkpalette in einer tieferen Ebene parken. Die Zu- und Abfahrt erfolgt zur Bundesstraße, Pkw und Reisebusse können parallel abgewickelt werden. Lediglich beim Ausfahren ist bei der Einordnung besondere Rücksichtnahme zwischen Reisebussen und Pkw erforderlich.

Die Busfahrer können ihre Ruhe- und Lenkzeiten durch das dauerhafte Abstellen der Busse einhalten. Zusätzliche Fahrten zu den Überlaufparkplätzen und damit auch Kraftstoff und Nebenkosten über die Bundesstraße, wie bei einem reinem Haltekonzept, werden an normalen Reiseverkehrstagen nicht erforderlich.

Durch die größere Dimensionierung der Verkehrsfläche im Vergleich zu den anderen Bauentwürfen der Busparkpalette ist das Manövrieren der Reisebusse auf dem Gelände leichter und durch die bessere Übersicht entstehen weniger Konflikte. Die Busse können bündig an den Mittelinseln parken, was den barrierefreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste gewährleistet, und am vorderen Bus ohne Zurücksetzen vorbeifahren. Die Zu- und Abfahrt der Busse von und nach Osten sowie Westen von der Bundesstraße ist möglich.

Bei einer höheren Reisebusnachfrage können die Reisebusse auf dem Gelände der Busparkpalette sich kurz aufstellen und darüber wenden. Mit dem Konzept ist die Wahrscheinlichkeit von falschparkenden Bussen im öffentlichen Straßenraum gering.

Die Reisenden haben eine feste Adresse und eine feste Stelle, wodurch die Ein- und Ausstiegsstelle bzw. der Reisebus leichter auffindbar ist. Ein Servicegebäude erleichtert Wartezeiten für Reisende und die Busfahrer, es können zusätzliche Dienstleistungen angeboten werden. Es entstehen keine Kosten für einen zusätzlichen Shuttlebusse oder ÖPNV. Das Queren von verkehrsreichen Straßen ist nicht nötig.

Mit dem Bau der Parkpalette ist ein Eingriff in einen teilweise sensiblen Bereich verbunden, der sich für einige Anlieger auf die Wohnqualität auswirkt. Jedoch ist der Eingriff im Vergleich zum Bushalten an der Werenbergstraße deutlich geringer, da weniger Busse mit laufendem Motor halten. Auch die Anzahl der An- und Abfahrten ist bei der Parkpalette geringer und es entstehen weniger Luftverschmutzungen durch Abgase. Der Denkmalschutz ist betroffen, da Sichtbeziehungen zwischen der Kaiserpfalz und dem Rammelsberg durch die Reisebusse beeinträchtigt werden und der Bau auf den Flächen des historischen Verlaufs der Wallanlagen erfolgen würde.

## 7 Zusammenfassung

Die Stadt Goslar plant eine Quartiersentwicklung auf dem Areal einer ehemaligen Bundesgrenzschutzkaserne in unmittelbarer Nähe zur Kaiserpfalz. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde das Thema Busparken untersucht. Mit einer Verkehrszählung wurden Daten über die Nachfrage und Stellplatzbelegung der Busparkplätze erhoben. Als Ergebnis der Verkehrszählungen lässt sich festhalten, dass eine Dimensionierung eines neuen Reisbusparkplatzes mit maximal 6 Stellplätzen in 88% und mit maximal 8 Stellplätzen in 93% der relevanten Zeit auch in Bezug auf das Gesamtjahr ohne Sonderveranstaltungen ausreichend ist. Für die übrigen Zeiträume mit größeren Nachfragespitzen sollten auf dem Reisbusparkplatz einige temporäre Kurzzeitstellplätze bereitgehalten werden, an denen das Halten nur zum Zweck des Ein- und Ausstiegs erlaubt ist und von dem die Busse dann weiter auf einen Überlaufparkplatz fahren müssen

In der Diskussion und Vorbewertung von Standorten zur Abwicklung des Reisebusverkehrs wurden Vor- und Nachteile diskutiert. Die meisten Standorte konnten aufgrund von Kriterien wie z.B. andere geplante Nutzungen, zu kleine Flächen, historische und archäologische Befunde, erhebliche Verkehrsbelastung für Anwohner oder Problemen in der Verkehrsführung ausgeschlossen werden. Folgende Vorzugsvarianten des Reisbusparkens wurden einer vertieften Bewertung unterzogen:

- ✔ Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“

- ✔ Variante 2: „Bushalten an der Werenbergstraße“
- ✔ Variante 3: „Busparkplatz Osterfeld“
- ✔ Variante 4: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“
- ✔ Variante 5: „Busparkplatz Füllekuhle“
- ✔ Ist-Zustand: „Busparkplatz Domplatz“

Die Grundlage der Bewertung der Vorzugvarianten zum Reisebusparken bildeten die aktuellen Hinweise zum Reisebusparken in Städten (H RS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2018 [FGSV 2018]. Die Anforderungen der unterschiedlichen Betroffenen und Akteure an Bedien- und Parkkonzepte für Reisebusse wurden als Kriterien für das Bewertungssystem zum Reisebusparken in Goslar übernommen. Zusätzlich wurden die Anlieger als eigene Zielgruppe in das Bewertungssystem mit aufgenommen.

Im Ergebnis der Bewertung stellten sich die

- ✔ Variante 1: „Busparkpalette Clausthaler Straße“ als Beste Variante und die
- ✔ Variante 2: „Bushalten an der Werenbergstraße“ als Zweitbeste Variante

heraus. Vorteilhaft waren insbesondere die noch kurzen Fußwege vom Reisebusparkplatz in die Altstadt und zur Kaiserpfalz von Goslar. Die Variante 4: „Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus“ sollte

als drittsinnvollste Variante nur in dem Fall in Betracht kommen, dass ein wirtschaftliches Shuttlebussystem etabliert werden könnte und die beiden ersten Varianten aus rechtlichen o.a. Gründen sich nicht realisieren lassen.

Die beiden bestbewerteten Vorzugsvarianten wurden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie für die bauliche Umsetzung geprüft.

Im Ergebnis der Gesamtbewertung wird empfohlen, die Standortvariante 1 „Busparkpalette Clausthaler Straße“ als Parkplatzkonzept in Kombination mit dem Bauentwurf 1.4 umzusetzen

Das Parkplatzsystem in dem Bauentwurf 1.4 stellt ein großzügiges und platzsparendes Angebot für die normale Reisebusnachfrage mit acht Bussen zzgl. zwei temporärer Haltepositionen dar. Die Reisebusse können aus und in alle Richtungen von der Parkpalette zu- und abfahren, der Bau auf dem bestehenden Sportplatz bedingt nur geringe Eingriffe in die Wallanlagen. Zudem werden mit der Parkpalette Platz für rd. 200 Pkw-Stellplätze geschaffen. Die Variante ist mit Baukosten von rd. 2,8 Mio. Euro aber auch die Teuerste. Alternativ könnte eine kleinere Busparkpalette mit Platz für sechs Busse (zzgl. zwei temporäre Haltepositionen) sowie rd. 150 Pkw gebaut werden (Bauentwurf 1.2). Die Kosten betragen rd. 2,2 Mio. Euro.

Als Alternative zu einer Parkpalette an der Clausthaler Straße kann ggf. die bauliche Umsetzung im Bauentwurf 2.3 mit „Bushalten an der Werenbergstraße“ angesehen werden. Der Eingriff in den his-

torischen Verlauf der Wallanlage ist gering, die geschätzten Baukosten in Höhe von ca. 491.000 € (brutto, ohne Kreisverkehr) deutlich geringer als für den Bau einer Parkpalette. Allerdings entstehen dabei zusätzliche Kosten für den Bau und Betrieb eines Überlaufparkplatzes sowie für den Bau weiterer notwendiger Pkw-Stellplätze.

Für eine abschließende Entscheidungsfindung sind andere Aspekte und Belange, die nicht Gegenstand dieser Machbarkeitsstudie waren, einzubeziehen. An diesem besonderen Standort sind vorrangig zu nennen:

- ✔ Der Denkmalschutz einschließlich der Verträglichkeit aus Sicht des Welterbes
- ✔ Die Anforderungen des Lärmschutzes
- ✔ Die Auswirkungen auf Natur- und Artenschutz
- ✔ Die Wirtschaftlichkeit von Errichtung und dauerhaftem Betrieb der Verkehrsanlagen.

Es wird empfohlen, für eine abschließende Entscheidungsfindung die beiden aus verkehrsgutachterlicher Sicht bestplatzierten Varianten Nr. 1 und 2 einer weitergehenden Prüfung bezogen auf die vorgenannten Belange zu unterziehen und entsprechend der dann vorliegenden Gesamt-Ergebnisse zu bewerten sowie im Bedarfsfall im Detail zu modifizieren.

## 8 Quellen

Hier zitierte und verwendete Literatur- und Quellenangaben:

- [ACKERS 2016] Städtebauliches Gutachten Kaiserpfalzquartier Goslar, Büro Ackers Partner Städtebau, 2016
- [BPR 2018] Lagepläne und Kostenschätzung zur Machbarkeitsstudie zur baulichen Umsetzung für zwei Varianten, BPR 2018
- [FGSV 2018] Hinweise zum Reisebusparken in Städten (H RS), FGSV, Ausgabe 2018
- [Goslar 2018] Fotos und Luftbilder der Stadt Goslar
- [OSM 2018] Hintergrundkarten von [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) @OpenStreetMap-Mitwirkende, 2018
- [SCHUBERT 2016] Verkehrstechnische Untersuchung zur Quartiersentwicklung am Domplatz, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Aktualisierung 2016
- [WVI 2017] Ergebnisbericht zur Verkehrszählung des Reisebusparkens in Goslar, WVI GmbH, Oktober 2017
- [WVI 2018] Fotos der WVI vom 27.04.2018

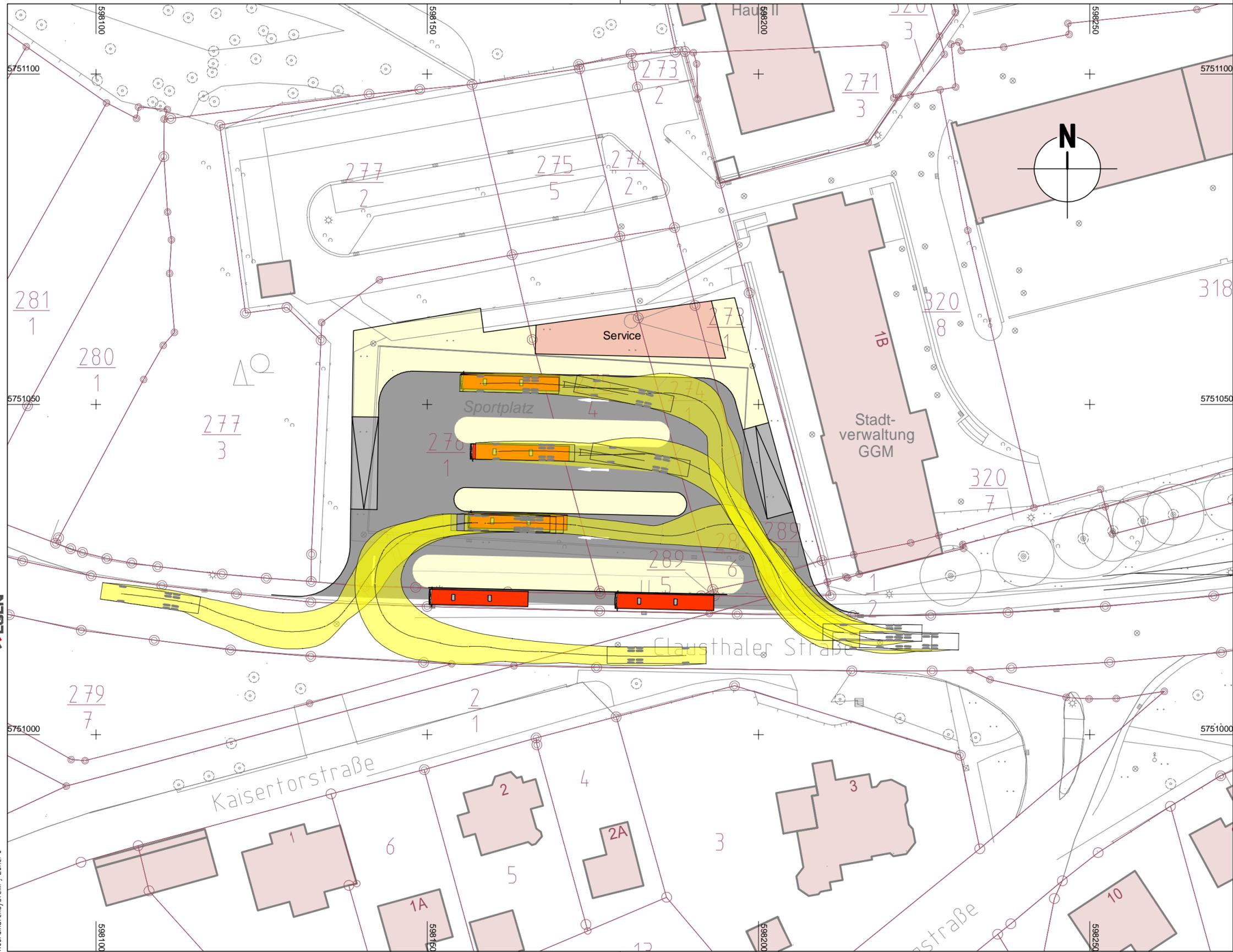
## 9 Anhang

1. Bewertungsmatrix der Vorzugsvarianten bezüglich des Standortes von WWI
2. Lagepläne der baulichen Umsetzung der Vorzugsvarianten von BPR
3. Kostenschätzung der baulichen Varianten von BPR

Zielgruppe	Bewertungskriterien	Bestand: "Kaiserplatz" Parkplatzkonzept	Variante 1: "Busparkplätze Clausthaler Straße" Parkplatz- und Haltestellenkonzept	Variante 2: "Bushalten an der Werenbergstraße" Haltestellenkonzept	Variante 3: "Busparkplatz Osterfeld" Parkplatzkonzept	Variante 4: "Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus" Parkplatz mit Shuttlekonzept	Variante 5: "Busparkplatz Füllekuhle" (ohne Pkw-Parker) Parkplatzkonzept						
1. Reisende	1.1 Entfernung touristische Ziele zum Reisebusparkplatz	Von der Ausstiegstelle sind die Ziele Kaiserplatz und Altstadt sehr gut zu Fuß erreichbar	5 Von der Ausstiegstelle sind die Ziele Kaiserplatz sehr gut und die Altstadt befriedigend zu Fuß erreichbar	4 Von der Ausstiegstelle sind die Ziele Kaiserplatz sehr gut und die Altstadt befriedigend zu Fuß erreichbar	4 Von der Ausstiegstelle sind die Ziele Kaiserplatz und Altstadt sehr schlecht zu Fuß erreichbar	1 Von der Ausstiegstelle der Shuttle-Bus sind die Ziele Kaiserplatz und Altstadt sehr gut und vom Osterfeld zu Fuß sehr schlecht erreichbar	3 Von der Ausstiegstelle sind die Ziele Kaiserplatz und Altstadt sehr schlecht zu Fuß erreichbar						
	1.2 Ein- und Ausstiegshaltestelle leicht auffindbar	Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)	5 Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)	5 Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)	5 Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)	5 Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)	5 Bus kann dort ankommen und an dieser Stelle rechtzeitig vor Abfahrt wieder bereitgestellt werden (Ein- und Ausstiegshaltestelle sind identisch)						
	1.3 Überqueren von verkehrsreichen Straßen	Keine verkehrsreiche Straße muss gequert werden	5 Keine verkehrsreiche Straße muss gequert werden	5 Keine verkehrsreiche Straße muss gequert werden	5 Mindestens eine verkehrsreiche Straße (B82) und viele weitere Straßen müssen gequert werden	2 Mindestens eine verkehrsreiche Straße (B82) und viele weitere Straßen müssen bei Nichtnutzung des Shuttlebusses gequert werden	3 Viele verkehrsreiche Straßen müssen gequert werden						
	1.4 Umstieg erforderlich Weiterfahrt von einer Ausstiegstelle mit einem anderen Verkehrsmittel wird vermieden	Kein Umstieg erforderlich	5 Kein Umstieg erforderlich	5 Kein Umstieg erforderlich	5 Umstieg auf ÖPNV aufgrund der Entfernung ggf. erforderlich	1 Umstieg auf Shuttlebus erforderlich	1 Umstieg auf ÖPNV aufgrund der Entfernung ggf. erforderlich						
	1.5 Kosten ÖPNV, Shuttle-Bus	Keine Kosten	5 Keine Kosten	5 Keine Kosten	5 Es entstehen ggf. Kosten für ÖPNV, die den Reisereis erhöhen	2 Es entstehen Kosten für Shuttle-Bus, die den Reisereis erhöhen	2 Es entstehen ggf. Kosten für ÖPNV, die den Reisereis erhöhen						
25	<b>Zielerreichungsgrad und mittlere Punktzahl Reisende</b>	100%	5,0	96%	4,8	96%	4,8	44%	2,2	56%	2,8	40%	2
2. Busunternehmer H_RS 5.13: "Die Anforderungen aus Sicht der Reisenden [...] und aus Sicht der Busfahrer [...] sollten deshalb auch aus Sicht der Busunternehmer nach Möglichkeit erfüllt werden."	2.1 Beschränkung Aus- und Einstiegshaltestelle / Parkplatz	Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden	5 Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden	5 Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden	5 Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden	5 Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden	5 Aus- und Einstiegshaltestellen sowie Parkplätze können ohne Beschränkung mit Reisebussen aller Größenordnung angefahren werden						
	2.2 Abwicklung der Reise	Bedien- und Parkkonzept für Reisebusse führt nicht zu unvorhersehbaren Problemen und unangemessenen Kosten bei der Abwicklung der Reise	5 bei seltener Vollaustattung der beschränkten Stellplatzanzahl muss der Bus ggf. länger warten oder ein alternativer Standort gewählt werden	4 bei vorkommender Vollaustattung der beschränkten Stellplatzanzahl müssen weitere Busse länger warten oder einen alternativen Standort wählen	3 Während 6 Wochen im Jahr bei den Sonderveranstaltungen ist der Parkplatz Osterfeld nicht nutzbar und es müssen andere Busparkplätze genutzt werden.	3 Während 6 Wochen im Jahr bei den Sonderveranstaltungen ist der Parkplatz Osterfeld nicht nutzbar und es müssen andere Busparkplätze genutzt werden.	3 Parkplatz mit ausreichender Kapazität ganzjährig nutzbar.						
	2.3 Kraftstoff- und Nebenkosten	keine	5 In seltenen Fällen bei Überbelegung fallen zusätzliche Fahrstrecken zu Überlaufparkplätzen an	4 Es fallen konzeptbedingt zusätzliche Fahrstrecken zum Osterfeld oder zur Füllekuhle an	1 keine	5 keine	5 keine						
	2.4 Lenk- und Ruhezeiten des Busfahrers	werden eingehalten	5 Busfahrer muss sich in seltenen Fällen anderen Busparkplatz suchen, da die Plätze begrenzt sind	4 Busfahrer muss sich anderen Busparkplatz suchen, da die Plätze nur temporäres Halten erlauben, werden aber eingehalten	3 werden eingehalten	5 werden eingehalten	5 werden eingehalten						
	2.5 Verlässlichkeit verkehrsrechtlicher und verkehrsorganisatorischer Rahmenbedingungen am Start und Zielort	bestehen	5 bestehen	5 Aufgrund des Schützenfestes und weiteren Veranstaltungen kann es zu Einschränkungen oder zum Ausschluss der Nutzung kommen.	3 Aufgrund des Schützenfestes und weiteren Veranstaltungen kann es zu Einschränkungen oder zum Ausschluss der Nutzung kommen.	3 Aufgrund des Schützenfestes und weiteren Veranstaltungen kann es zu Einschränkungen oder zum Ausschluss der Nutzung kommen.	3 bestehen						
	25	<b>Zielerreichungsgrad und mittlere Punktzahl Busunternehmer</b>	100%	5,0	88%	4,4	60%	3	84%	4,2	84%	4,2	100%
90	<b>Zielerreichungsgrad und mittlere Punktzahl Busunternehmer, Reisende und Busfahrer</b>	94%	4,7	92%	4,6	84%	4,2	86%	3,3	70%	3,5	74%	3,7
3. Busfahrer H_RS 5.14: "Grundsätzlich sollten, auch aus Sicht der Busfahrer, alle Anforderungen, die die Reisenden haben, erfüllt werden, da Kritik und Missfallen an den Fahrer als unmittelbare Bezugsperson weitergeleitet werden."	3.1 Zügige Zielanfahrt	Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden	5 Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden	5 Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden	5 Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden	5 Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden	5 Ziel kann zügig und direkt über ausreichend dimensionierte Straßen angefahren werden						
	3.2 Straßendimensionierung	In Kaiserplatznähe müssen teils enge Straßen und rechteckige Kurven von Bussen durchfahren werden	3 Straßen sind hinsichtlich Kapazitäten als auch fahrgemäßer gut bemessen	5 Straßen sind hinsichtlich Kapazitäten als auch fahrgemäßer sehr gut bemessen	5 Straßen sind hinsichtlich Kapazitäten als auch fahrgemäßer sehr gut bemessen	5 Straßen sind hinsichtlich Kapazitäten als auch fahrgemäßer sehr gut bemessen	5 Straßen sind hinsichtlich Kapazitäten als auch fahrgemäßer sehr gut bemessen						
	3.3 Entfernung touristische Ziele zum Reisebusparkplatz	sehr gering	5 gering	4 gering	4 sehr groß	1 sehr groß	2 sehr groß						
	3.4 Lenk- und Ruhezeiten des Busfahrers	werden eingehalten	5 Busfahrer muss sich in seltenen Fällen anderen Stellplatz suchen, da die Plätze begrenzt sind	4 Busfahrer muss anderen Stellplatz suchen, wodurch die Lenkzeiten sich vergrößern und die Ruhezeiten sich verringern	3 werden außerhalb der 6 Wochen mit Sonderveranstaltungen eingehalten	4 werden außerhalb der 6 Wochen mit Sonderveranstaltungen eingehalten	4 werden eingehalten						
	3.5 Dimensionierung Verkehrsflächen	großzügig	5 großzügig	5 großzügig	5 großzügig	5 großzügig	5 großzügig						
	3.6 Fremdparkeerausschluss	nicht immer gewährleistet, einige Pkw blockierten Reisebusstellplätze	3 Fremdparker werden als reiner Busparkplatz ausgeschlossen	5 Fremdparker werden als reiner Busparkplatz ausgeschlossen	5 Fremdparker werden nicht gänzlich ausgeschlossen	3 Fremdparker werden nicht gänzlich ausgeschlossen	3 Fremdparker werden als reiner Busparkplatz ausgeschlossen						
	3.7 Auffinden des Fahrzeugs	Größere Busparkplätze sind so gestaltet, dass das Auffinden des Fahrzeugs leicht gemacht wird	5 trifft voll zu	5 trifft voll zu	5 trifft teilweise zu, Umgestaltung erforderlich	3 trifft teilweise zu, Umgestaltung erforderlich	3 trifft voll zu						
	3.8 Parkplatznähe zu ÖV-Haltestellen und zum Ziel	Parkplätze liegen möglichst nahe zu ÖPNV-Haltestellen oder dem Ziel, damit gegebenenfalls von dort zurück zur Reisegruppe oder einer Übernachtungsmöglichkeit gelangt werden kann	4 Haltestelle Hoher Weg in der Nähe	4 Haltestelle Werenbergstraße liegt nah zum Parkplatz	4 Haltestelle Werenbergstraße liegt direkt am Parkplatz	5 Haltestelle Sieben Linden, Okerstraße und Breites Tor liegen weit entfernt zum Busparkplatz	1 Haltestelle Sieben Linden, Okerstraße und Breites Tor liegen weit entfernt zum Busparkplatz						
40	<b>Zielerreichungsgrad und mittlere Punktzahl Busfahrer</b>	88%	4,4	93%	4,6	93%	4,6	68%	3,4	70%	3,5	80%	4,0
65	<b>Zielerreichungsgrad und mittlere Punktzahl Busfahrer und Reisende</b>	92%	4,6	94%	4,7	94%	4,7	58%	2,9	65%	3,2	65%	3,2
4. Kommune	4.1 Stadt- und Verkehrsplanung	Bestehende verkehrsrechtliche Anordnungen, z. B. Umweltzonen werden beachtet	5 Werden eingehalten	5 Werden eingehalten	5 Werden eingehalten	5 Werden eingehalten	5 Werden eingehalten						
	4.2 Stadt- und Verkehrsplanung	Schutz sensibler Bereiche: Parken ist nur dort zugelassen, wo es der Wohnqualität und dem Schutz sensibler Bereiche nicht abträglich ist.	sensibler Bereich	2 Mittelmäßig sensibler Bereich	3 sensibler Bereich	2 Kein sensibler Bereich	5 Kein sensibler Bereich						
	4.3 Stadt- und Verkehrsplanung	Schutz sensibler Bereiche: Das Parken ist nur am Rande der Zentren zugelassen oder alternativ ist die Flächeninanspruchnahme in den Zentren bzw. in sensiblen Bereichen gering.	Parken zwischen Zentrum und Zentrumsrand mit größerer Flächeninanspruchnahme	1 Parken am Zentrumsrand mit größerer Flächeninanspruchnahme	3 Parken am Zentrumsrand mit geringer Flächeninanspruchnahme	4 Parken am Zentrumsrand mit keiner Flächeninanspruchnahme in sensiblen Bereichen	5 Parken am Zentrumsrand mit keiner Flächeninanspruchnahme in sensiblen Bereichen						

Zielgruppe	Bewertungskriterien	Bestand: "Kaiserpfalz" Parkplatzkonzept	Variante 1: "Busparkpalette Clauthaler Straße" Parkplatz- und Haltestellenkonzept	Variante 2: "Bushalten an der Werenbergstraße" Haltestellenkonzept	Variante 3: "Busparkplatz Osterfeld" Parkplatzkonzept	Variante 4: "Busparkplatz Osterfeld mit Shuttlebus" Parkplatz mit Shuttlekonzept	Variante 5: "Busparkplatz Füllkühe" (ohne Pkw-Parker) Parkplatzkonzept							
4. Kommune	4.4 Stadtgestaltung Der Parkplatz oder Aus-/Einstiegsplatz bzw. die darauf abgestellten Reisebusse stören nicht den Gesamteindruck und die Gesamtwirkung eines städtebaulichen Ensembles bzw. beeinträchtigt sie die räumliche Wirkung von städtischen Platzbereichen nicht übermäßig.	Starke Störungen sind vorhanden	2	Etwas Beeinträchtigung, da der Platz aufgrund seiner größten Fläche sich nur mittelmäßig gut in die Umgestaltung integrieren kann	3	Kaum Beeinträchtigung, da der Platz in die Umgestaltung gut integriert ist	4	Keine Beeinträchtigung	5	Keine Beeinträchtigung	5	Keine Beeinträchtigung	5	
	4.5 Straßenbausträger	Parkgebühren vorhanden	5	Parkgebühren vorgesehen	5	Parkgebühren vorgesehen	5	Parkgebühren vorgesehen	5	Parkgebühren vorgesehen	5	Parkgebühren vorgesehen	5	
	4.6 Denkmalschutz Finanzielle Sicherstellung: Parkgebühren Der Abstand zum Objekt ist ausreichend groß, um den Gesamteindruck und die Gesamtwirkung nicht zu stören sowie um die Gefahr der Beeinträchtigung und Gefährdung der Denkmalsubstanz zu vermeiden.	Gesamtwirkung wird teilweise beeinträchtigt	2	Großer Abstand	5	Großer Abstand	5	Großer Abstand	5	Großer Abstand	5	Großer Abstand	5	
	4.7 Denkmalschutz Das Verhältnis von Größe der Parkierungsanlage Anzahl der Stell- oder Haltepositionen für Reisebusse zum besuchten Objekt muss angemessen sein.	Angemessen	4	Stärkere Einbindung der Flächen zum Halten in die Wallanlagen	3	Sparsame Einbindung der Flächen zum Halten nahe der Wallanlagen	4	Wegen abseitiger Lage des Parkplatzes wird der Denkmalschutz der Objekte nicht beeinträchtigt	5	Wegen abseitiger Lage des Parkplatzes wird der Denkmalschutz der Objekte nicht beeinträchtigt	5	Wegen abseitiger Lage des Parkplatzes wird der Denkmalschutz der Objekte nicht beeinträchtigt	5	
	4.8 Denkmalschutz Städtebauliche und landschaftsgestalterische Blickachsen bzw. -beziehungen und Raumbezüge auf das Objekt werden nicht gestört.	Größere Störungen	2	Störungen der Sichtachse Kaiserpfalz und Rammelsberg wahrscheinlich vorhanden	2	Keine Störung, da Halteplatz vor vorhanden Gebäude	5	Keine Störung	5	Keine Störung	5	Keine Störung	5	
	4.9 Stadtgrün Aus- und Einstiegsplätze von Reisebussen sind so angeordnet oder so eingfasst, dass keine „Abkürzungen“ über Grünanlagen zu Besichtigungsobjekten oder Veranstaltungsorten provoziert werden können. Dichte, buschige Bepflanzungen an Aus- und Einstiegsplätzen fördern nicht zur ungesunden Müllablage heraus.	ist gegeben, Wegführung um Grünanlage zur Kaiserpfalz vorhanden	5	Eine Wegführung auf neuen Pfaden durch die Grünanlage zur Kaiserpfalz ist vorgesehen	4	Eine Wegführung auf neuen Pfaden durch die Grünanlage zur Kaiserpfalz ist vorgesehen	4	ist gegeben	5	ist gegeben	5	ist gegeben	5	
	4.10 Umweltschutz: Lärm hier vor allem in Bezug auf ggf. angrenzende schutzwürdige Bebauung und insbesondere Wohnbebauung sowie Büroanutzung) ist gewährleistet.	Sehr geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz	5	Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	3	Stärkere Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse vorhanden	2	Sehr geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz	5	Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz sehr gering	5	Geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz	4	
	4.11 Umweltschutz: Schutz vor Luftverschmutzung (Emissionen) ist vorhanden	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz gering	5	Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	3	Stärkere Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse vorhanden	2	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz	5	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz gering	5	Geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	4	
	4.12 Anordnung Ein- und Ausfahrten von Parkierungsanlagen und Haltepositionen	Geführte Einfahrt zum Parkplatz von Norden und geführte Ausfahrt nach Süden	4	Einfahrt von und in alle Richtungen der Bundesstraße möglich	5	Einfahrt von und in alle Richtungen der Bundesstraße möglich	5	Einfahrt von und in alle Richtungen der Bundesstraße möglich	5	Einfahrt von und in alle Richtungen der Bundesstraße möglich	5	Einfahrt von und in alle Richtungen der Bundesstraße möglich	5	
	60	<b>Summe Kommune</b>	<b>70%</b>	<b>3,5</b>	<b>73%</b>	<b>3,7</b>	<b>78%</b>	<b>3,9</b>	<b>100%</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>	<b>5</b>	<b>95%</b>	<b>4,8</b>
	5 Tourismuswirtschaft	5.1 Erreichbarkeit der Einrichtungen Kapazitätsbeschränkungen	Gang zu den Einrichtungen ist weitgehend ungehindert und weisen keine Zu- und Abgang zu den touristischen Zielen keine Kapazitätsbeschränkungen auf	4	Gang zu den Einrichtungen ist weitgehend ungehindert und weisen keine Zu- und Abgang zu den touristischen Zielen keine Kapazitätsbeschränkungen auf	4	Gang zu den Einrichtungen ist weitgehend ungehindert und weisen keine Zu- und Abgang zu den touristischen Zielen keine Kapazitätsbeschränkungen auf	4	lange Fußwege über eine verkehrsreiche Straße durch unübersichtliches Gelände beeinträchtigen die Erreichbarkeit der touristischen Ziele	1	lange Fußwege über eine verkehrsreiche Straße durch unübersichtliches Gelände beeinträchtigen die Erreichbarkeit der touristischen Ziele	1	lange Fußwege über eine verkehrsreiche Straße durch unübersichtliches Gelände beeinträchtigen die Erreichbarkeit der touristischen Ziele	1
		5.2 feste Ein- und Ausstiegspunkte Bedien- und Parkkonzepte sehen für Reisebusse feste Ein- und Ausstiegspunkte für örtliche Stadtführer vor.	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5	feste Ein- und Ausstiegspunkte sind vorhanden	5
5.3 Ein- und Ausstiegspunkte sind sowohl für den Stadtführer als auch den Reisebus leicht erreichbar		sind sehr leicht zu Fuß erreichbar	5	sind relativ leicht zu Fuß erreichbar	4	sind relativ leicht zu Fuß erreichbar	4	sind aufgrund der Lage sehr schlecht zu Fuß erreichbar	1	sind aufgrund der Lage zu Fuß schlecht, aber mit dem Shuttlebus besser erreichbar	3	sind aufgrund der Lage sehr schlecht zu Fuß erreichbar	1	
5.4 Ein- und Ausstiegspunkte führen während des Zu- bzw. Ausstieges zu keinen Störungen im allgemeinen Verkehr		Störungen im allgemeinen Verkehr können bei Vollbelegung der wenigen Stellplätze auftreten, sofern die abfahrenden Busse nicht rechtzeitig die Fahrgasse verlassen.	5	Störungen im allgemeinen Verkehr können bei Vollbelegung der Stellplätze in wenigen Fällen auftreten. Dem wird durch 2 Kurzzeitparkplätze auf dem Gelände entgegengewirkt.	4	Störungen im allgemeinen Verkehr können in Spitzenzeiten bei Vollbelegung der wenigen Stellplätze auftreten, sofern mehr als 6 Busse gleichzeitig Fahrgäste aus- oder einsteigen lassen.	2	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher zwischen Pkw- und Reisebusverkehr auf dem Platz zu erwarten.	4	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher zwischen Pkw- und Reisebusverkehr auf dem Platz zu erwarten.	4	da reiner Busparkplatz, keine Störungen	5	
20		<b>Summe Tourismuswirtschaft</b>	<b>95%</b>	<b>4,8</b>	<b>85%</b>	<b>4,3</b>	<b>75%</b>	<b>2,8</b>	<b>55%</b>	<b>2,8</b>	<b>65%</b>	<b>3,3</b>	<b>60%</b>	<b>3</b>
6 Lokale Wirtschaft	6.1 Stauverursachung Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse verursachen keine Staus	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher zwischen Pkw- und Reisebusverkehr auf dem Platz zu erwarten	4	Störungen im allgemeinen Verkehr können bei seltener Vollbelegung der Stellplätze auftreten.	3	Störungen im allgemeinen Verkehr können bei Vollbelegung der wenigen Stellplätze auftreten, sofern die abfahrenden Busse nicht rechtzeitig die Fahrgasse verlassen	2	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher zwischen Pkw- und Reisebusverkehr auf dem Platz zu erwarten	4	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher zwischen Pkw- und Reisebusverkehr auf dem Platz zu erwarten	4	Störungen im allgemeinen Verkehr können aufgrund der großen Platzgröße eher selten auftreten und sind eher an den engen Zu- und Ausfahrten zu erwarten	3	
	6.2 Blockade Ein- und Ausfahrten Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse blockieren keine Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	Grundstücks-Ein- oder Ausfahrten werden nicht blockiert.	5	
	6.3 Belegung anderer Parkmöglichkeiten Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse behindern keine Lade- und Liefervorgänge	Keine Behinderung	5	Keine Behinderung	5	Keine Behinderung	5	Keine Behinderung	5	Keine Behinderung	5	Keine Behinderung	5	
	6.4 Langsam fahrende, haltende, Fahrgäste aufnehmende oder absetzende oder parkende Busse belegen keine Parkmöglichkeiten für andere Nutzergruppen	Nicht möglich	5	Nicht möglich	5	Nicht möglich	5	möglich bei Veranstaltungen auf dem Gelände oder anderen Ereignissen in der Altstadt	3	möglich bei Veranstaltungen auf dem Gelände oder anderen Ereignissen in der Altstadt	3	Nicht möglich, da als reiner Busparkplatz vorgesehen	5	
	6.5 Sichtverdeckung vor Schaufensterflächen und Geschäftseingängen oder gar vor Arealen mit Außengastronomie	Keine Sichtverdeckung	5	Keine Sichtverdeckung	5	Keine Sichtverdeckung	5	Keine Sichtverdeckung	5	Keine Sichtverdeckung	5	Keine Sichtverdeckung	5	
25	<b>Summe Lokale Wirtschaft</b>	<b>96%</b>	<b>4,8</b>	<b>92%</b>	<b>4,6</b>	<b>88%</b>	<b>4,4</b>	<b>88%</b>	<b>4,4</b>	<b>88%</b>	<b>4,4</b>	<b>92%</b>	<b>4,6</b>	
7 Anlieger	7.1 Lärmbelastung durch fahrende und parkende Reisebusse	Sehr geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in integrierten Platz	5	Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	3	Stärkere Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in paralleler Busspur vorhanden	2	Sehr geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	5	Sehr geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	5	Geringe Lärmbeeinträchtigung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz	4	
	7.2 Schadstoffbelastung durch fahrende und parkende Reisebusse	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz gering	5	Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	3	Stärkere Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse vorhanden	2	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	5	Sehr geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	5	Geringe Schadstoffbelastung durch haltende sowie an- und abfahrende Busse in separaten Platz vorhanden	4	
	7.3 Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch falsch abgestellte Reisebusse wegen Überbelegung	Beeinträchtigung ist aufgrund der Platzgröße selten zu erwarten	4	Beeinträchtigung ist aufgrund der Platzgröße selten zu erwarten	4	Beeinträchtigung kann vorkommen	2	Beeinträchtigung ist aufgrund der Platzgröße selten zu erwarten	5	Beeinträchtigung ist aufgrund der Platzgröße eher nicht zu erwarten	5	Beeinträchtigung ist aufgrund der Platzgröße selten zu erwarten	4	
	7.4 Beeinträchtigung der Sichtachsen	kaum	5	Kaum Störung	5	Keine Störung, da Halteplatz vor vorhanden Gebäude	4	keine	5	keine	5	keine	5	
20	<b>Summe Anlieger</b>	<b>95%</b>	<b>4,8</b>	<b>70%</b>	<b>3,5</b>	<b>55%</b>	<b>2,8</b>	<b>100%</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>	<b>5</b>	<b>85%</b>	<b>4,3</b>	



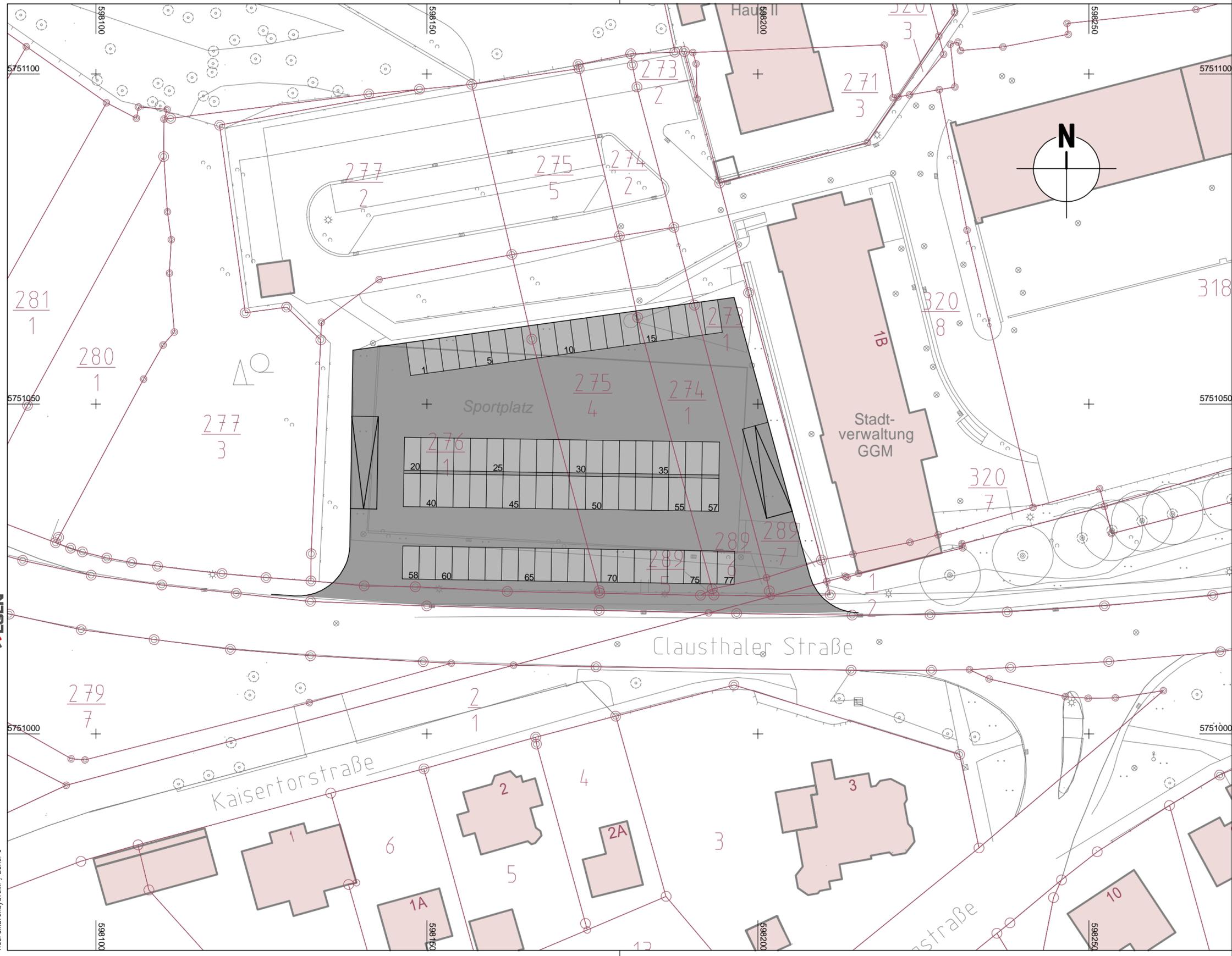


**LEGENDE**

Fahrbahn	Haltestelle	vorh. Baum/entfällt	vorh. Gebäude
Sicherheitsstreifen	Grünstreifen	gepl. Baum	gepl. Gebäude
Stellplätze	Bankett / Mittelstreifen	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Rückbaufläche
Fahrbahnleiter / Verkehrsinsel	Dammböschung	Leuchte	Stützwand / Lärmschutzwand
Gehweg	Einschnitt	Zufahrt / Zugang	Ausbaugrenze
Radweg	Mulde / Graben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm	Flurstücksgrenze
Gehwegüberfahrt / Zufahrt	Entwässerungsgraben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm	× 67,35 Höhe Bestand
gem. Rad- / Gehweg			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zur Busparkpalette an der Clausthaler Straße Bautentwurf 1.1 mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	NL/Kol		1.1.2

Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.  
 © 2012 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)  
 Vermessung / Feldvergleich: ???, ??, ???  
 Koordinatensystem: Zone 0



**LEGENDE**

- |                                |                          |                                   |                            |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Fahrbahn                       | Haltestelle              | vorh. Baum/entfällt               | vorh. Gebäude              |
| Sicherheitsstreifen            | Grünstreifen             | gepl. Baum                        | gepl. Gebäude              |
| Stellplätze                    | Bankett / Mittelstreifen | Lichtsignalanlage (nachrichtlich) | Rückbaufläche              |
| Fahrbahnfelder / Verkehrsinsel | Dammböschung             | Leuchte                           | Stützwand / Lärmschutzwand |
| Gehweg                         | Einschnitt               | Zufahrt / Zugang                  | Ausbaugrenze               |
| Radweg                         | Mulde / Graben           | Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm  | Flurstücksgrenze           |
| Gehwegüberfahrt / Zufahrt      | Entwässerungsgraben      | Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm  | Höhe Bestand               |
| gem. Rad- / Gehweg             |                          |                                   | Höhe Planung               |

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zur Busparkpalette an der Clausthaler Straße Bautwurf 1.1 Aufteilung Parkdeck				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		1.1.3

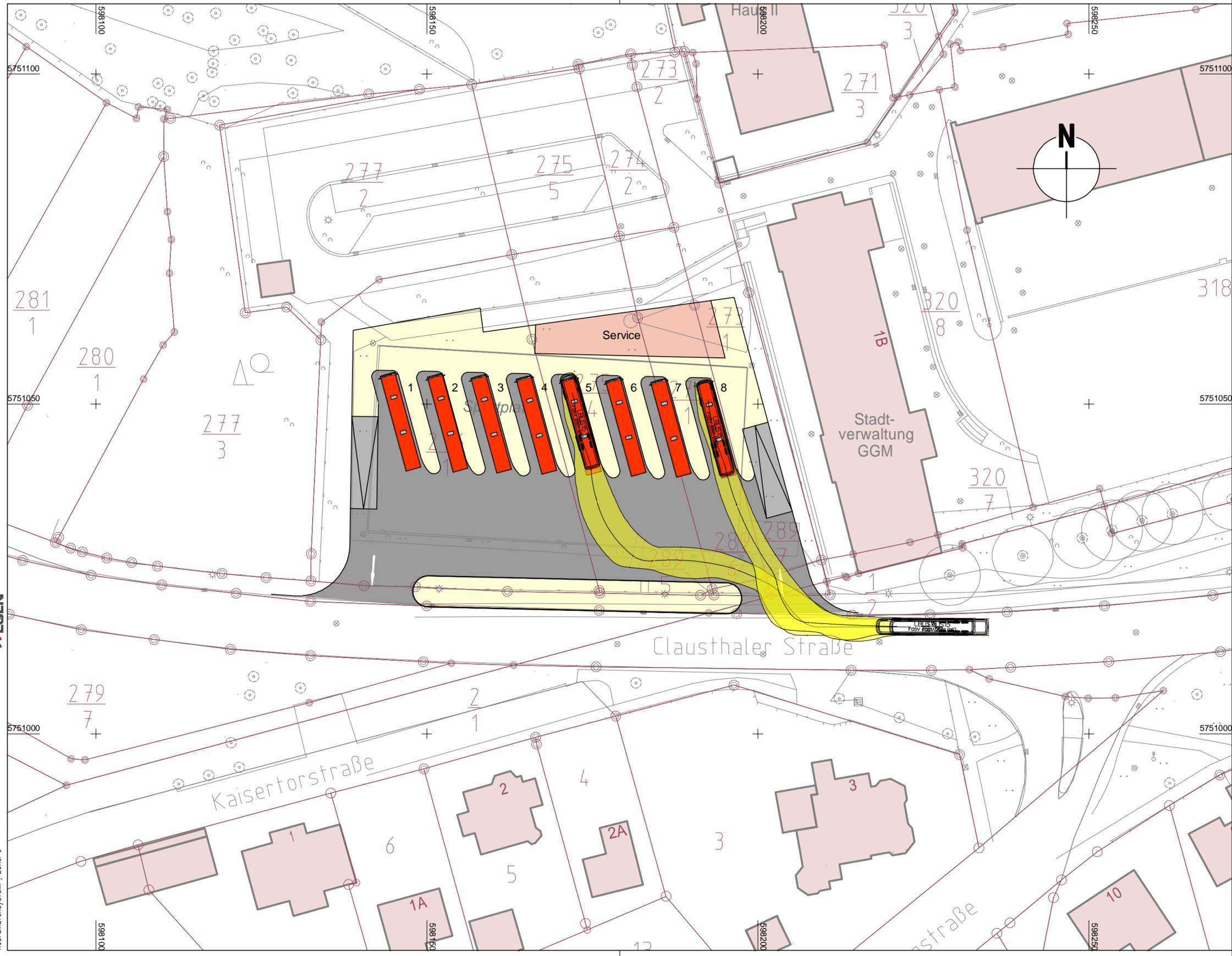








Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.  
 © 2012 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)  
 Vermessung / Feldvergleich: ???, ??, ????



**LEGENDE**

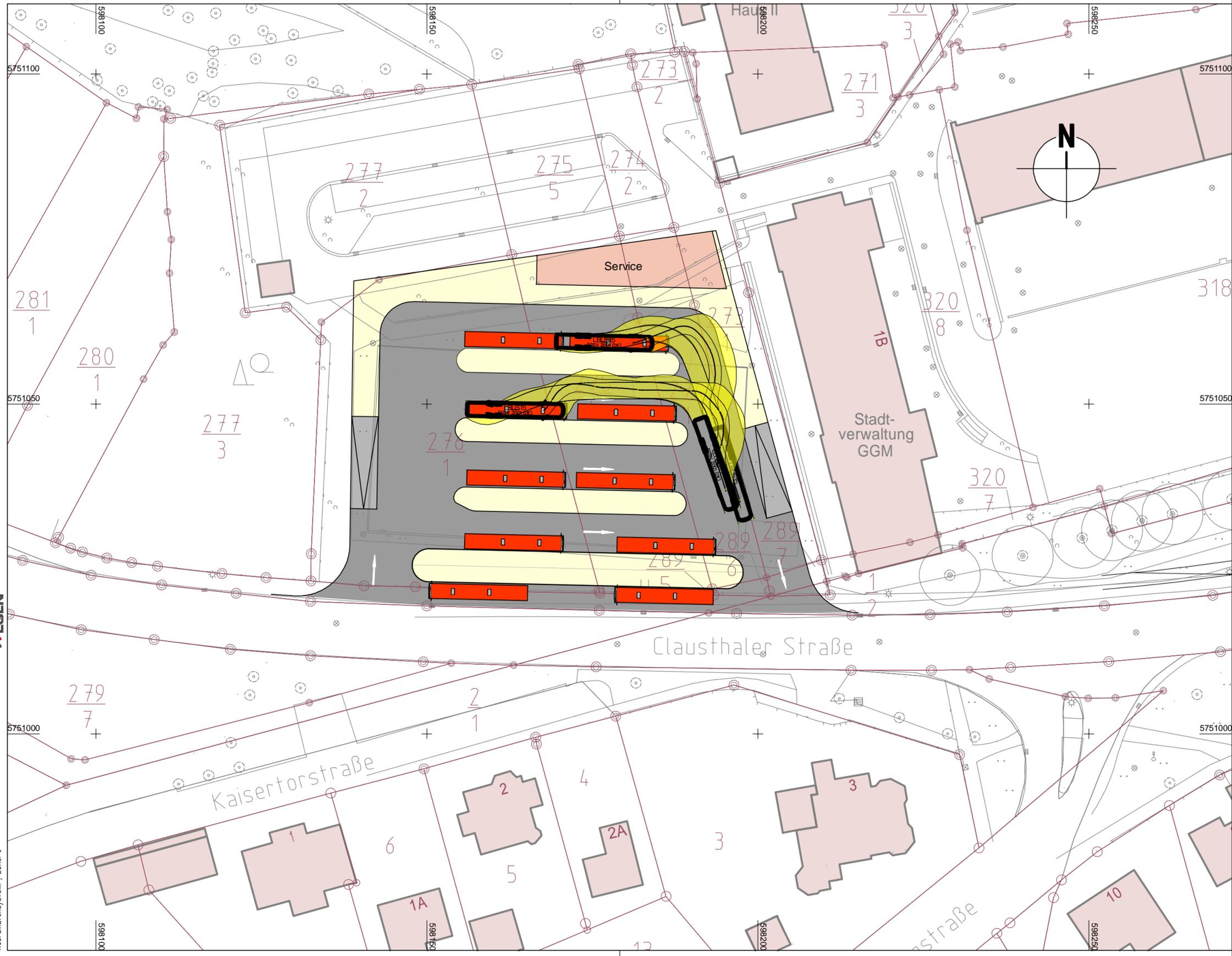
- Fahrbahn
  - Sicherheitsstreifen
  - Stellplätze
  - Fahrbahnsteiler/Verkehrinsel
  - Gehweg
  - Radweg
  - Gehwegüberfahrt/Zufahrt
  - gem. Rad-/ Gehweg
- Haltestelle
  - Grünstreifen
  - Bankett / Mittelstreifen
  - Dammböschung
  - Einschnitt
  - Mulde / Graben
  - Entwässerungsgraben
- vorh. Baum/entfällt
  - gepl. Baum
  - Lichtsignalanlage (nachrichtlich)
  - Leuchte
  - Zufahrt / Zugang
  - Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
  - Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
- vorh. Gebäude
  - gepl. Gebäude
  - Rückbaufläche
  - Stützwand/Lärmschutzwand
  - Ausbaugrenze
  - Flurstücksgrenze
  - × 67,35 Höhe Bestand
  - 67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				<b>BPR</b>
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zur Busparkpalette an der Clausthaler Straße Bautentwurf 1.3 mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	NL/Kol		1.3.2





Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.  
 © 2012 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)  
 Vermessung / Feldvergleich: ???, ??, ???, ???  
 Koordinatensystem: Zone 0



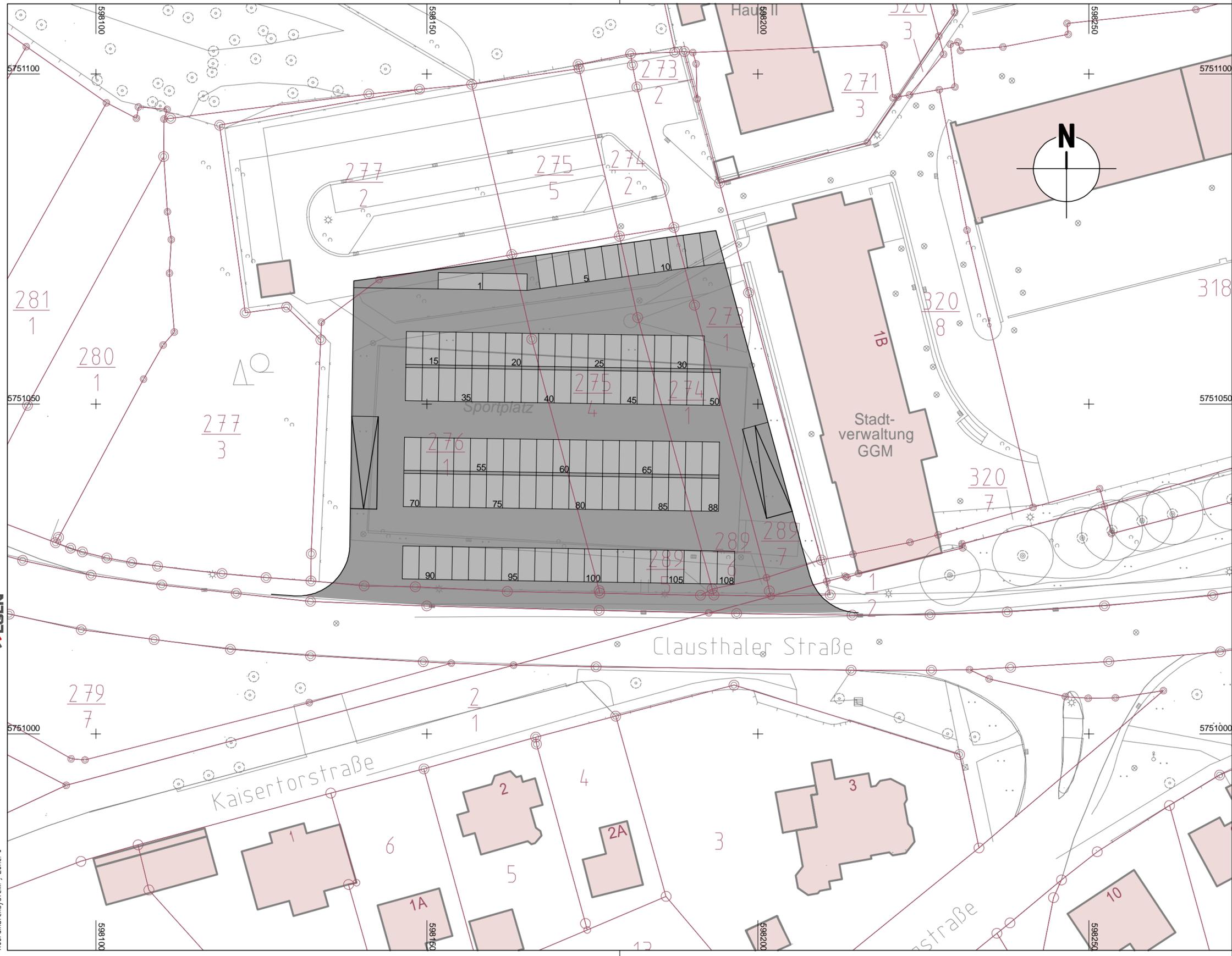
**LEGENDE**

- |                                |                          |                                   |                            |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Fahrbahn                       | Haltestelle              | vorh. Baum/entfällt               | vorh. Gebäude              |
| Sicherheitsstreifen            | Grünstreifen             | gepl. Baum                        | gepl. Gebäude              |
| Stellplätze                    | Bankett / Mittelstreifen | Lichtsignalanlage (nachrichtlich) | Rückbaufläche              |
| Fahrbahnfelder / Verkehrsinsel | Dammböschung             | Leuchte                           | Stützwand / Lärmschutzwand |
| Gehweg                         | Einschnitt               | Zufahrt / Zugang                  | Ausbaugrenze               |
| Radweg                         | Mulde / Graben           | Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm  | Flurstücksgrenze           |
| Gehwegüberfahrt / Zufahrt      | Entwässerungsgraben      | Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm  | Höhe Bestand               |
| gem. Rad- / Gehweg             |                          |                                   | Höhe Planung               |

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zur Busparkpalette an der Clausthaler Straße Bautentwurf 1.4 mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	NL/Kol		1.4.2



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung.  
 ©2012 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)  
 Vermessung / Feldvergleich: ???, ??, ???, ???  
 Koordinatensystem: , Zone: 0



**LEGENDE**

- |                                |                          |                                   |                            |
|--------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|----------------------------|
| Fahrbahn                       | Haltestelle              | vorh. Baum/entfällt               | vorh. Gebäude              |
| Sicherheitsstreifen            | Grünstreifen             | gepl. Baum                        | gepl. Gebäude              |
| Stellplätze                    | Bankett / Mittelstreifen | Lichtsignalanlage (nachrichtlich) | Rückbaufläche              |
| Fahrbahnfelder / Verkehrsinsel | Dammböschung             | Leuchte                           | Stützwand / Lärmschutzwand |
| Gehweg                         | Einschnitt               | Zufahrt / Zugang                  | Ausbaugrenze               |
| Radweg                         | Mulde / Graben           | Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm  | Flurstücksgrenze           |
| Gehwegüberfahrt / Zufahrt      | Entwässerungsgraben      | Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm  | Höhe Bestand               |
| gem. Rad- / Gehweg             |                          |                                   | Höhe Planung               |

Projekt	Busparkplatz Kaiserpalast Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zur Busparkpalette an der Clausthaler Straße Bautwurf 1.4 Aufteilung Parkdeck				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		1.4.3





LEGENDE			
	Fahrbahn		Haltestelle
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen
	Stelplätze		Bankett / Mittelstreifen
	Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel		Dammböschung
	Gehweg		Einschnitt
	Radweg		Mulde / Graben
	Gehwegüberfahrt / Zufahrt		Entwässerungsgraben
	gem. Rad- / Gehweg		vorh. Baum/entfällt
			gepl. Baum
			vorh. Gebäude
			gepl. Gebäude
			Rückbaufläche
			Stützwand / Lärmschutzwand
			Ausbaugrenze
			Flurstücksgrenze
			Zufahrt / Zugang
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
			67,35 Höhe Bestand
			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bautwurf 2.0				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.0.1





**LEGENDE**

Fahrbahn	Haltestelle	vorh. Baum/entfällt	vorh. Gebäude
Sicherheitsstreifen	Grünstreifen	gepl. Baum	gepl. Gebäude
Stelplätze	Bankett / Mittelstreifen	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Rückbaufläche
Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel	Dammböschung	Leuchte	Stützwand / Lärmschutzwand
Gehweg	Einschnitt	Zufahrt / Zugang	Ausbaugrenze
Radweg	Mulde / Graben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm	Flurstücksgrenze
Gehwegüberfahrt / Zufahrt	Entwässerungsgraben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm	Höhe Bestand
gem. Rad- / Gehweg			Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bautwurf 1.1				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.1.1



**LEGENDE**

Fahrbahn	Haltestelle	vorh. Baum/entfällt	vorh. Gebäude
Sicherheitsstreifen	Grünstreifen	gepl. Baum	gepl. Gebäude
Stelplätze	Bankett / Mittelstreifen	Lichtsignalanlage (nachrichtlich)	Rückbaufläche
Fahrbahnsteiler / Verkehrsinsel	Dammböschung	Leuchte	Stützwand / Lärmschutzwand
Gehweg	Einschnitt	Zufahrt / Zugang	Ausbaugrenze
Radweg	Mulde / Graben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm	Flurstücksgrenze
Gehwegüberfahrt / Zufahrt	Entwässerungsgraben	Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm	Höhe Bestand
gem. Rad- / Gehweg			Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bauentwurf 2.1 mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.1.2



LEGENDE			
	Fahrbahn		Haltestelle
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen
	Stellplätze		Bankett / Mittelstreifen
	Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel		Dammböschung
	Gehweg		Einschnitt
	Radweg		Mulde / Graben
	Gehwegüberfahrt / Zufahrt		Entwässerungsgraben
	gem. Rad- / Gehweg		vorh. Baum/entfällt
			gepl. Baum
			vorh. Gebäude
			gepl. Gebäude
			Rückbaufläche
			Stützwand / Lärmschutzwand
			Ausbaugrenze
			Flurstücksgrenze
			Zufahrt / Zugang
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
			67,35 Höhe Bestand
			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bautentwurf 2.2				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.2.1













LEGENDE			
	Fahrbahn		Haltestelle
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen
	Stelplätze		Bankett / Mittelstreifen
	Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel		Dammböschung
	Gehweg		Einschnitt
	Radweg		Mulde / Graben
	Gehwegüberfahrt / Zufahrt		Entwässerungsgraben
	gem. Rad- / Gehweg		vorh. Baum/entfällt
			gepl. Baum
			vorh. Gebäude
			gepl. Gebäude
			Rückbaufläche
			Stützwand / Lärmschutzwand
			Ausbaugrenze
			Flurstücksgrenze
			Zufahrt / Zugang
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
			67,35 Höhe Bestand
			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bautentwurf 2.5				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.5.1





LEGENDE			
	Fahrbahn		Haltestelle
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen
	Stelplätze		Bankett / Mittelstreifen
	Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel		Dammböschung
	Gehweg		Einschnitt
	Radweg		Mulde / Graben
	Gehwegüberfahrt / Zufahrt		Entwässerungsgraben
	gem. Rad- / Gehweg		vorh. Baum/entfällt
			gepl. Baum
			vorh. Gebäude
			gepl. Gebäude
			Rückbaufläche
			Stützwand / Lärmschutzwand
			Ausbaugrenze
			Flurstücksgrenze
			Zufahrt / Zugang
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
			67,35 Höhe Bestand
			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bautentwurf 2.6				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.6.1



LEGENDE			
	Fahrbahn		Haltestelle
	Sicherheitsstreifen		Grünstreifen
	Stellplätze		Bankett / Mittelstreifen
	Fahrbahnteiler / Verkehrsinsel		Dammböschung
	Gehweg		Einschnitt
	Radweg		Mulde / Graben
	Gehwegüberfahrt / Zufahrt		Entwässerungsgraben
	gem. Rad- / Gehweg		vorh. Baum/entfällt
			gepl. Baum
			Lichtsignalanlage (nachrichtlich)
			Leuchte
			Zufahrt / Zugang
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 3cm
			Abgesenkter Bereich Ansicht: 0cm
			vorh. Gebäude
			gepl. Gebäude
			Rückbaufläche
			Stützwand / Lärmschutzwand
			Ausbaugrenze
			Flurstücksgrenze
			67,35 Höhe Bestand
			67,35 Höhe Planung

Projekt	Busparkplatz Kaiserpfalz Goslar				
Auftraggeber	Stadt Goslar Wallstraße 1B, 38640 Goslar 05231 704 www.goslar.de				
Planung	BPR Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner Beratende Ingenieure mbB Döhrbruch 103 30559 Hannover +49 511 860 55 0 info@bpr-hannover.de				
Leistungsphase	Machbarkeitsstudie				
Planbezeichnung	Lageplan zum Bushalten an der Werenbergstraße Bauentwurf 2.6 mit Schleppkurven				
Projektnummer	Maßstab	Datum	Bearbeitet	Geprüft	Plannummer
2665	1:500	22.11.2018	JH/NL		2.6.2

## Kostenschätzung

Stand 25.09.2018					Bauentwürfe zur Busparkpalette Clausthaler Straße							
Projektnummer: 2665												
Projektbezeichnung: Busparkplatz Goslar					1.0		1.1		1.2		1.3	
Titel	Pos	Bezeichnung	EP	Einh.	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt
1		Trassen Freimachen, Erdbau				57.241 €		57.241 €		38.817 €		57.241 €
1	1	Verkehrsfläche abbrechen (inkl. Borde) d=25 cm	25 €	m <sup>3</sup>	1.275	31.875 €	1.275	31.875 €	786	19.650 €	1.275	31.875 €
1	2	Bäume und Wurzelstöcke roden	250 €	St	32	8.000 €	32	8.000 €	5	1.250 €	32	8.000 €
1	3	Unbrauchb. Boden (inkl. ungeb. Tragschichten) ausbauen (Tiefe 0,3 m)	19 €	m <sup>3</sup>	914	17.366 €	914	17.366 €	943	17.917 €	914	17.366 €
2		Oberbau Straßen und Wege				188.602 €		197.537 €		161.264 €		188.662 €
2	1	Gehweg herstellen (inkl. Tragschichten)	64 €	m <sup>2</sup>	1.058	67.712 €	1.043	66.752 €	886	56.704 €	1.058	67.712 €
2	2	Bordsteine herstellen	40 €	m	281	11.240 €	285	11.400 €	355	14.200 €	281	11.240 €
2	3	Rinnen herstellen	45 €	m	281	12.645 €	285	12.825 €	180	8.100 €	281	12.645 €
2	4	Blindenleitung (Bahnsteige, Bushaltestellen)	60 €	Bus	5	300 €	5	300 €	6	360 €	6	360 €
2	5	Fahrbahn Busspur	105 €	m <sup>2</sup>	921	96.705 €	1.012	106.260 €	780	81.900 €	921	96.705 €
2	6	Parkpalette	190 €	m <sup>2</sup>								
3		Entwässerung Straßenbau				12.666 €		13.152 €		10.662 €		12.666 €
3	1	Entwässerungskastenrinne	150 €	m								
3	2	Straßenablauf (1 St. je 250 m <sup>2</sup> , inkl. Anschluss an Kanal)	1.600 €	St.	8	12.666 €	8	13.152 €	7	10.662 €	8	12.666 €
4		Grünflächen				63.240 €		63.240 €		2.730 €		63.240 €
4	1	Bäume	3.000 €	St	12	36.000 €	12	36.000 €			12	36.000 €
4	2	Grünflächen	30 €	m <sup>2</sup>	908	27.240 €	908	27.240 €	91	2.730 €	908	27.240 €
5		Straßenmarkierung	5.000 €	psch	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €
6		Beschilderung (Verkehrsregelnd und Wegweisend)	5.000 €	psch	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €
7		Leuchten versetzen	2.000 €	St	6	12.000 €	6	12.000 €	6	12.000 €	6	12.000 €
		Zwischensumme ohne Verkehrssicherung, Provisorien und BE				343.749 €		353.170 €		235.473 €		343.809 €
		Verkehrssicherung Straßenbau		%	5%	17.187 €	5%	17.659 €	5%	11.774 €	5%	17.190 €
		Provisorien Straßenbau		%	5%	17.187 €	5%	17.659 €	5%	11.774 €	5%	17.190 €
		Baustelleneinrichtung Straßenbau		%	10%	34.375 €	10%	35.317 €	10%	23.547 €	10%	34.381 €
		Summe (netto)				412.498 €		423.804 €		282.568 €		412.570 €
		Mehrwertsteuer		%	19%	78.375 €	19%	80.523 €	19%	53.688 €	19%	78.388 €
		Summe (brutto)				490.873 €		504.327 €		336.256 €		490.959 €

## Kostenschätzung

Stand 25.09.2018					Bauentwürfe zur Busparkpalette Clausthaler Straße					
Projektnummer: 2665					1.4		1.5		1.6	
Projektbezeichnung: Busparkplatz Goslar					Menge	Gesamt	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt
Titel	Pos	Bezeichnung	EP	Einh.						
1		Trassen Freimachen, Erdbau				57.241 €		38.817 €		38.817 €
1	1	Verkehrsfläche abbrechen (inkl. Borde) d=25 cm	25 €	m <sup>3</sup>	1.275	31.875 €	786	19.650 €	786	19.650 €
1	2	Bäume und Wurzelstöcke roden	250 €	St	32	8.000 €	5	1.250 €	5	1.250 €
1	3	Unbrauchb. Boden (inkl. ungeb. Tragschichten) ausbauen (Tiefe 0,3 m)	19 €	m <sup>3</sup>	914	17.366 €	943	17.917 €	943	17.917 €
2		Oberbau Straßen und Wege				188.602 €		161.264 €		161.204 €
2	1	Gehweg herstellen (inkl. Tragschichten)	64 €	m <sup>2</sup>	1.058	67.712 €	886	56.704 €	886	56.704 €
2	2	Bordsteine herstellen	40 €	m	281	11.240 €	355	14.200 €	355	14.200 €
2	3	Rinnen herstellen	45 €	m	281	12.645 €	180	8.100 €	180	8.100 €
2	4	Blindenleitführung (Bahnsteige, Bushaltestellen)	60 €	Bus	5	300 €	6	360 €	5	300 €
2	5	Fahrbahn Busspur	105 €	m <sup>2</sup>	921	96.705 €	780	81.900 €	780	81.900 €
2	6	Parkpalette	190 €	m <sup>2</sup>						
3		Entwässerung Straßenbau				12.666 €		10.662 €		10.662 €
3	1	Entwässerungskastenrinne	150 €	m						
3	2	Straßenablauf (1 St. je 250 m <sup>2</sup> , inkl. Anschluss an Kanal)	1.600 €	St.	8	12.666 €	7	10.662 €	7	10.662 €
4		Grünflächen				63.240 €		2.730 €		2.730 €
4	1	Bäume	3.000 €	St	12	36.000 €				
4	2	Grünflächen	30 €	m <sup>2</sup>	908	27.240 €	91	2.730 €	91	2.730 €
5		Straßenmarkierung	5.000 €	psch	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €
6		Beschilderung (Verkehrsregelnd und Wegweisend)	5.000 €	psch	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €
7		Leuchten versetzen	2.000 €	St	6	12.000 €	6	12.000 €	6	12.000 €
		Zwischensumme ohne Verkehrssicherung, Provisorien und BE				343.749 €		235.473 €		235.413 €
		Verkehrssicherung Straßenbau		%	5%	17.187 €	5%	11.774 €	5%	11.771 €
		Provisorien Straßenbau		%	5%	17.187 €	5%	11.774 €	5%	11.771 €
		Baustelleneinrichtung Straßenbau		%	10%	34.375 €	10%	23.547 €	10%	23.541 €
		Summe (netto)				412.498 €		282.568 €		282.496 €
		Mehrwertsteuer		%	19%	78.375 €	19%	53.688 €	19%	53.674 €
		Summe (brutto)				490.873 €		336.256 €		336.170 €

## Kostenschätzung

Stand 25.09.2018					Bauentwürfe zum Bushalten an der Werenbergstraße							
Projektnummer: 2665					2.1		2.2		2.3		2.4	
Projektbezeichnung: Busparkplatz Goslar					Menge	Gesamt	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt	Menge	Gesamt
Titel	Pos	Bezeichnung	EP	Einh.								
1		Trassen Freimachen, Erdbau				35.133 €		35.133 €		35.133 €		40.869 €
1	1	Verkehrsfläche abbrechen (inkl. Borde) d=25 cm	25 €	m <sup>3</sup>	735	18.375 €	735	18.375 €	735	18.375 €	855	21.375 €
1	2	Bäume und Wurzelstöcke roden	250 €	St								
1	3	Unbrauchb. Boden (inkl. ungeb. Tragschichten) ausbauen (Tiefe 0,3 m)	19 €	m <sup>3</sup>	882	16.758 €	882	16.758 €	882	16.758 €	1.026	19.494 €
2		Oberbau Straßen und Wege				1.589.445 €		1.589.580 €		1.589.580 €		1.919.700 €
2	1	Gehweg herstellen (inkl. Tragschichten)	64 €	m <sup>2</sup>								
2	2	Bordsteine herstellen	40 €	m								
2	3	Rinnen herstellen	45 €	m	5	225 €	8	360 €	8	360 €	10	450 €
2	4	Blindenleitung (Bahnsteige, Bushaltestellen)	60 €	Bus	1	60 €	1	60 €	1	60 €	1	60 €
2	5	Fahrbahn Busspur	105 €	m <sup>2</sup>								
2	6	Parkpalette	190 €	m <sup>2</sup>	8.364	1.589.160 €	8.364	1.589.160 €	8.364	1.589.160 €	10.101	1.919.190 €
3		Entwässerung Straßenbau										
3	1	Entwässerungskastenrinne	150 €	m								
3	2	Straßenablauf (1 St. je 250 m <sup>2</sup> , inkl. Anschluss an Kanal)	1.600 €	St.								
4		Grünflächen										
4	1	Bäume	3.000 €	St								
4	2	Grünflächen	30 €	m <sup>2</sup>								
5		Straßenmarkierung	5.000 €	psch								
6		Beschilderung (Verkehrsregelnd und Wegweisend)	5.000 €	psch	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €	1	5.000 €
7		Leuchten versetzen	2.000 €	St								
		Zwischensumme ohne Verkehrssicherung, Provisorien und BE				1.629.578 €		1.629.713 €		1.629.713 €		1.965.569 €
		Verkehrssicherung Straßenbau		%	5%	81.479 €	5%	81.486 €	5%	81.486 €	5%	98.278 €
		Provisorien Straßenbau		%	5%	81.479 €	5%	81.486 €	5%	81.486 €	5%	98.278 €
		Baustelleneinrichtung Straßenbau		%	10%	162.958 €	10%	162.971 €	10%	162.971 €	10%	196.557 €
		Summe (netto)				1.955.494 €		1.955.656 €		1.955.656 €		2.358.683 €
		Mehrwertsteuer		%	19%	371.544 €	19%	371.575 €	19%	371.575 €	19%	448.150 €
		Summe (brutto)				2.327.037 €		2.327.230 €		2.327.230 €		2.806.833 €