

Bericht

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Stadt Kassel



Mai 2025

LK Argus Kassel GmbH

Auftraggeber

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Bericht Mai 2025

Auftraggeber

Stadt Kassel

Stadtplanung, Bauaufsicht, Denkmalschutz

Untere Königstraße 46

34117 Kassel

Auftragnehmer

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de

www.lk-argus-kassel.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Volpert

Dipl.-Geogr. Holger Heering

Lennart Saß, M. Sc.

Florian Wildi, B. Sc.

Kassel, 5. Mai 2025

Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Untersuchungsgebiet	1
1.3	Geplanter Erweiterung	3
2	Bestandsanalyse	4
2.1	Vorliegende Planungen und Konzepte	4
2.2	Straßenräumliche Funktion und relevante Nutzungen	5
2.3	Nutzungsansprüche	7
2.4	Verkehrliche Organisation im Untersuchungsbereich	10
2.4.1	fließender und ruhender Kfz-Verkehr	10
2.4.2	ÖPNV	11
2.4.3	Fuß- und Radverkehr	13
2.5	Unfallauswertung	16
2.6	Flächen für Feuerwehr und Rettungsdienst	18
3	Parkraumuntersuchung	20
3.1	Bestand	20
3.2	Vorgehensweise	22
3.3	Abläufe während Veranstaltungen	23
3.4	Ergebnisse	24
3.4.1	Sammelparkplatz 1	24
3.4.2	Privatfläche Nordhessen Arena (SP 2)	25
3.4.3	Weitere Bereiche	26
3.5	Hinweise zum Parken im Umfeld	30
4	Leistungsfähigkeitsberechnungen	31
4.1	Vorliegende Verkehrsdaten	31

Stadt Kassel	4.2	Berechnung	36
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena	5	Defizitanalyse	39
	6	Maßnahmenentwicklung	40
Mai 2025	6.1	Prämissen der zukünftigen Nutzungsintensität und Verkehrsabläufe	40
	6.2	Potenzieller Stellplatzbedarf	41
	6.3	Abschließende Empfehlung	43
		Tabellenverzeichnis	46
		Abbildungsverzeichnis	46
		Kartenverzeichnis	46

Zur einfachen Lesbarkeit wird in diesem Bericht auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

1 Einleitung

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Die Eissporthalle in Kassel (Nordhessen Arena) soll durch Erweiterungsmaßnahmen an die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzenden angepasst werden. Der bestehende Standort bietet derzeit nicht ausreichend Raum für die erforderlichen Trainingsmöglichkeiten, da insbesondere Umkleiden und Sanitäranlagen nicht dauerhaft zur Verfügung stehen. Zudem entsprechen die vorhandenen Trainingsflächen nicht mehr den aktuellen Standards und lassen in einigen Bereichen Trainingsmöglichkeiten offen. Um diese Defizite zu beheben, ist die Planung einer zweiten Eisfläche vorgesehen, die auf dem südlich angrenzenden Parkplatzbereich errichtet werden soll. Diese Eisfläche wird in unmittelbarer Nähe zu dem bestehenden Gebäudekomplex realisiert, um eine effiziente Nutzung des Areals zu gewährleisten. Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen. Hierbei wird der bestehende Parkplatzbereich südlich der Eissporthalle, der aktuell für Veranstaltungen, Rettungskräfte und als P+R Parkplatz genutzt wird, in ein Parkhaus überführt. Diese Maßnahme soll nicht nur die Parkkapazitäten erweitern, sondern auch zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsführung und Mobilität in diesem Bereich beitragen.

1.1 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Planung wird ein umfassendes Verkehrs- und Mobilitätskonzept entwickelt, das eine detaillierte Bestandsaufnahme der bestehenden Verkehrssituation umfasst. Es werden sowohl die derzeitigen Verkehrsströme berücksichtigt als auch infrastrukturelle Bereiche und Defizite erhoben. Zusätzlich dazu wird an drei ausgewählten Tagen eine Parkraumerhebung durchgeführt. Hierbei werden die Erhebungszeiträume so gewählt, dass sowohl ein Normalwerktag, ein Spieltag der Huskies, sowie ein Sonderveranstaltungstag in der Nordhessen Arena abgebildet werden. Auf dieser Grundlage wird untersucht, wie sich die Erweiterung der Nordhessen Arena auf die bestehende Verkehrssituation auswirkt und welche direkten und indirekten Maßnahmen, wie z. B. ein verbessertes Parkraum- oder Mobilitätsmanagement, erforderlich sind.

1.2 Untersuchungsgebiet

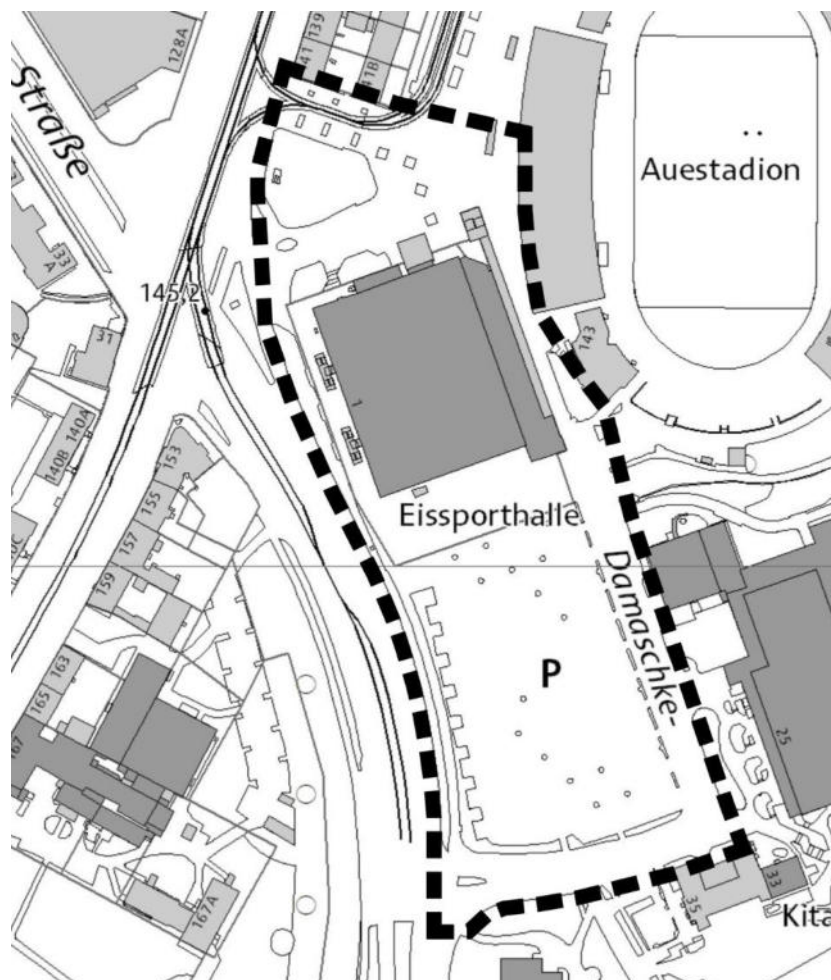
Das Untersuchungsgebiet des Verkehrs- und Mobilitätskonzepts befindet sich im Kasseler Stadtteil Südstadt. Es umfasst das Areal, auf dem sich die Nordhessen Arena, der südlich angrenzende Sammelparkplatz sowie eine im Norden der Arena vorgelagerte Fußgängerzone befinden. Das nähere Umfeld ist durch weitere bedeutende Infrastrukturpunkte gekennzeichnet. Zu den Hauptmerkmalen gehören das Auestadion, die Großsporthalle Am Auepark, die Räumlichkeiten der Universität Kassel und weitere Einrichtungen entlang der Damaschkestraße.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Im Westen wird das Gebiet durch die Bundesstraße B 3 (Am Auestadion und Frankfurter Straße) abgegrenzt, die eine zentrale Verkehrsachse darstellt. Im Norden bildet die Fußgängerzone den Abschluss des Gebietes und im Süden und Westen stellt die Damaschkestraße die Grenze dar.

- **Abbildung 1:** Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets



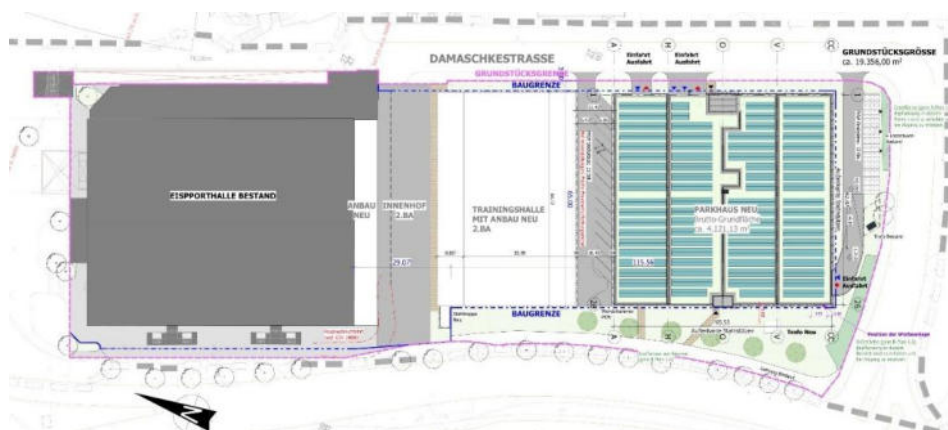
1.3 Geplanter Erweiterung

Die geplante Erweiterung der Eissporthalle soll durch ein baulich getrenntes, nicht miteinander verbundenes Gebäude, ohne Zuschauertribünen auf der Südseite der Nordhessen Arena realisiert werden. Zwischen den Gebäuden verbleibt ein ca. 25 m breiter Innenhof, das neue Gebäude selbst ist ca. 42m tief. Durch diese Maße wird die Überbauung eines Teils des vorhandenen Parkplatzes notwendig. Auf den restlichen Parkplatzflächen soll ein Parkhaus mit ca. 1.000 Park- und Stellplätzen entstehen. Es sind aktuell zwei ebenerdige Ein- und Ausfahrten über die Damaschkestraße vorgesehen¹. An der Parkhauswestseite sind zwei Gehweganschlüsse an den straßenbegleitenden Geh-/Radweg an der B 3 vorgesehen.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

- **Abbildung 2:** Planungsstand zur Erweiterung der Nordhessen Arena mit Parkhaus²



¹ Die dargestellte Rampe im Süden des Parkhauses wird nicht entstehen. Die Ladesäulen sollen erhalten oder kompensiert werden.

² Stand: November 2024

2 Bestandsanalyse

Die Untersuchungen umfassen eine detaillierte Bestandsaufnahme des Status quo sowie eine Defizitanalyse, um den Bedarf an Verkehrsanpassungen und Maßnahmen zur Optimierung des Parkraumangebots zu erfassen. Mit der Bestandsaufnahme wurden im Untersuchungsgebiet vorhandene Stellplätze, Nutzungsansprüche, vorliegende Unfalldaten, das derzeitige Verkehrsaufkommen, die Verkehrsführung und die allgemeine verkehrliche Organisation überprüft.

Ein weiterer zentraler Bestandteil der Analyse ist die Parkraumuntersuchung (siehe Kapitel 3).

2.1 Vorliegende Planungen und Konzepte

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kassel 2030 (VEP) dient als Grundlage und übergeordnetes Planungswerk für die durchzuführende Analyse. Der VEP enthält unter anderem Zielsetzungen und Maßnahmen aus weiteren relevanten Planungswerken. Dazu zählen der Lärmaktionsplan (LAP), der Luftreinhalteplan (LRP), das Integrierte Klimaschutzkonzept (IKK), das Verkehrs- und Mobilitätsmanagementsystem (VMMS), städtebauliche Entwicklungspläne sowie das Radverkehrskonzept (RVK) der Stadt Kassel. Die Planungen sehen vor, dass die Anbindung des Auestadions durch den Umweltverbund verbessert und allgemein der motorisierte Individualverkehr reduziert werden soll³. Eine Erweiterung der Eishalle könnte somit an verkehrslenkende Maßnahmen gekoppelt werden, die den Umweltverbund priorisieren. Ein weiterer Baustein des VEPs ist die Vermeidung von ruhendem Verkehr in der Innenstadt, weshalb P+R-Angebote in Bereichen der Stadteinfahrt (z.B. Am Auestadion) gefördert werden sollen⁴. Für eine bessere Radinfrastruktur sieht der VEP vor, dass im Bereich von wichtigen Zielorten der Ausbau von Radabstellanlagen vorangetrieben wird, eine Erweiterung der Eishalle sollte einen zusätzlichen Bedarf berücksichtigen⁵. Zuletzt befasst sich der VEP mit verkehrslenkenden Maßnahmen bei Großveranstaltungen. Durch temporäre Verkehre sollen, wenn möglich keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr und somit auf Menschen und die Umwelt entstehen⁶.

³ Verkehrsentwicklungsplan Kassel (VEP) S.105 und S.194

⁴ Ebd., S.118

⁵ Ebd., S.86

⁶ Ebd., S.141

2.2 Straßenräumliche Funktion und relevante Nutzungen

Straßenräumliche Funktion

Die Darstellung der straßenräumlichen Funktion auf Karte 1 zeigt, welche verkehrlichen Funktionen die jeweiligen Teilbereiche im Betrachtungsgebiet aufweisen. Im nördlichen und östlichen Bereich der Nordhessen Arena befindet sich eine Fußgängerzone, welche durch eine Pflasterung und durch Asphaltierung größtenteils flächenversiegelt ist. Bei Veranstaltungen ist die Fußgängerzone vor der Arena auch Aufstellbereich für Besucher. Im Umfeld der Nordhessen Arena wird durch unklare Parkverhältnisse der für den Fuß- und Radverkehr zugeteilte Raum zusätzlich durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr in Anspruch genommen. An die Fußgängerzone grenzt die Damaschkestraße mit einem Fahrbahnquerschnitt von circa 9 Metern an. Ein Gehweg ist im Abschnitt gegenüber dem Parkplatz nur einseitig mit einer Breite von 2,30m vorhanden. Südlich des Parkplatzes gibt es beidseitig Gehwege.

Über die Damaschkestraße wird der Sammelparkplatz südlich der Nordhessen Arena erschlossen. Zusätzlich dient sie als Zufahrtsstraße für die anliegenden Nutzungen von der Bundesstraße B 3 ins Gebiet.

Zwischen dem Sammelparkplatz und der Bundesstraße B 3 befindet ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von ungefähr 4 Metern, welcher auf Höhe der Nordhessen Arena in einen undefinierten Straßenraum mündet, der nicht beschildert ist, und von Kfz zur Erreichung von privaten Parkplätzen befahren werden kann. Am Nordende der Halle beginnt die Fußgängerzone.

Relevante Nutzungen im Umfeld

Relevante Nutzungen sind im Rahmen der Untersuchung diejenigen Nutzungen, deren Verkehrsaufkommen sich auf das Untersuchungsgebiet auswirkt, insbesondere auf den Parkplatz südlich der Nordhessen Arena.

Neben der Nordhessenarena und der geplanten Erweiterungsfläche befinden sich im Untersuchungsgebiet sowie in dessen direktem Umfeld Nutzungen, deren Kunden potenziell die vorhandenen Parkflächen im Gebiet in Anspruch nehmen. Diese sind hauptsächlich:

- Auestadion Kassel (an Spieltagen und bei Veranstaltungen)
- Großsporthalle Am Auepark
- Institut für Sport und Sportwissenschaft der Universität Kassel
- Taskhalle Kassel
- Balance Fitness- und Wellnesscenter

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

- Clubhaus KSV
- Kita – SPORTFREUNDE die Bewegungskita
- KSV

Alle aktuell relevanten Nutzungen im Umfeld des Untersuchungsgebiets sind in Karte 1 dargestellt.

Zukünftig soll auf dem Gelände der Jägerkaserne der Interimsstandort für das Staatstheater errichtet werden, was eine weitere Nutzung darstellen wird.

● **Karte 1:** Straßenräumliche Funktion und relevante Nutzungen

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



2.3 Nutzungsansprüche

an die Verkehrsräume des fließenden Verkehrs

Im und um das Untersuchungsgebiet herum befinden sich Nutzungen, die die Infrastruktur im Untersuchungsraum in Anspruch nehmen. Das beinhaltet den

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Straßenraum ebenso wie den Sammelparkplatz oder die Fußgängerzone. Letztere wird vor allem von Besuchern des Auestadions an Veranstaltungs- bzw. Spieltagen beansprucht. An Normalwerktagen dient sie dem Aufenthalt und als Transitstrecke für den Radverkehr von und zur Menzelstraße.

Die Damaschkestraße dient als Zufahrtsstraße für alle Nutzungen im Gebiet. Darüber hinaus sammeln sich im Bereich der Unigebäude zu verschiedenen Anlässen immer wieder Personengruppen. Ab und an fahren auch Reise- und Schulbusse dort ab. Ferner dient die Achse Menzelstraße - Auestadion - Damaschkestraße als Radverkehrsachse in und aus Richtung Sportanlagen, Auedamm und Messe.

Vorrangig wird jedoch der Sammelparkplatz von Nutzer:innen der umliegenden Einrichtungen genutzt.

an den Sammelparkplatz südlich der Nordhessen Arena

Die tatsächliche Inanspruchnahme des Sammelparkplatzes durch die umliegenden Nutzungen konnte im Rahmen der Untersuchung nicht einzeln quantitativ erhoben werden. Die Parkraumerhebungen zeigen jedoch, dass an üblichen Tagen keine Überbeanspruchung durch die Nutzungen stattfindet (siehe Kapitel 3.4.1). Aufgrund einiger Kriterien wurde jedoch eine Schätzung der Nutzungsansprüche in Form einer Karte erstellt (siehe Karte 2).

Die Kriterien für die Stärke des Nutzungsanspruchs waren:

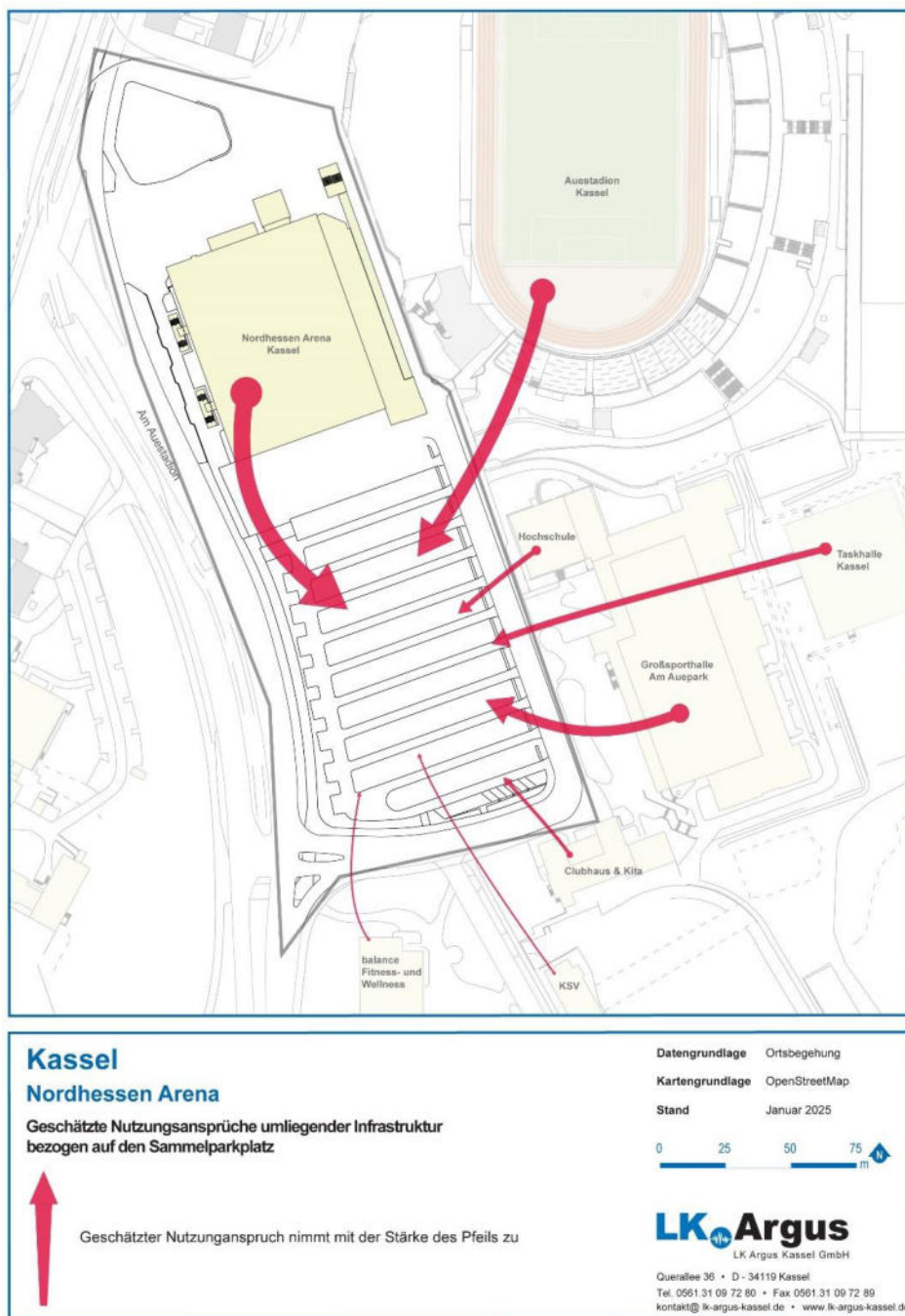
- geschätzte Besucherströme
- die räumliche Nähe der Infrastruktur zum Sammelparkplatz
- alternative Parkmöglichkeiten
- eigene Beobachtungen während der Parkraumerhebungen durch das Erhebungspersonal

Bei der Einschätzung des Nutzungsanspruchs wurde angenommen, dass die Nutzung der Stellplätze des Sammelparkplatzes mit zunehmendem Abstand zur Parkfläche abnimmt, insbesondere bei Einrichtungen im südlichen Bereich des Betrachtungsgebiets, da dort zusätzliche Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Diese Annahme gilt nicht für die Taskhalle Kassel, welche keine eigenen Stellplätze aufweist, weshalb die räumliche Nähe zum Sammelparkplatz nur einen geringfügigen Einfluss hat. Das angrenzende Fitnesscenter verfügt wiederum über eigene Stellplätze, was die Notwendigkeit der Nutzung des Sammelparkplatzes verringert. Die vermeintlich größten Nutzungsansprüche bestehen jedoch durch die Nordhessen Arena, das Auestadion an Heimspieltagen der ersten Mannschaft des KSV und der Großsporthalle Am Auepark.

- **Karte 2:** Geschätzte Nutzungsansprüche umliegender Nutzungen auf den Sammelparkplatz

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



Zusätzlich zu den erfassten Nutzungsansprüchen an den Sammelparkplatz durch die umliegenden Nutzungen muss davon ausgegangen werden, dass weitere Nutzungen des Parkplatzes stattfinden, die nicht durch unmittelbar benachbarte Nutzungen entstehen (P+R-Parkplatz, Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs). Zudem wird die Errichtung eines Interimsstandortes für das Theater auf dem Gelände der Jägerkaserne erfolgen, wodurch weitere

Parkraumnachfragen entstehen, deren Bedarf auf dem Sammelparkplatz südlich der Nordhessen Arena gedeckt werden könnte.

2.4 Verkehrliche Organisation im Untersuchungsbereich

2.4.1 fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Nordhessen Arena über die B 3 „Am Auestadion“ und die Damaschkestraße erreichbar. Auf diesen Straßen gilt ein Tempolimit von 50 km/h.

Am Knotenpunkt Damaschkestraße/Damaschkestraße gelten derzeit geänderte Vorfahrtsregelungen aufgrund einer Baustelle (Stand Dez. 2024). Von Süden kommend besteht eine abknickende Vorfahrt nach links in Richtung der B 3. In die Gegenrichtung kann der Kfz-Verkehr von der B 3 kommend rechts in die abknickende Vorfahrtstraße abbiegen, um das hinter der Kurve befindliche Fitnesscenter zu erreichen. Unmittelbar danach wird die Damaschkestraße zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden mit Freigabe für den Radverkehr und ist für Kfz nur vom südlich gelegenen Auedamm zu befahren. Über die Damaschkestraße sind wichtige Bereiche des Analysegebiets angeschlossen, darunter der Sammelparkplatz und die Nordhessen Arena. Der östliche Teil der Damaschkestraße (ab dem Knotenpunkt Damaschkestraße/Damaschkestraße) lässt sich mittels einer Schranke sperren. Weitere Schranken finden sich an zwei von insgesamt 8 Einfahrten des Sammelparkplatzes (siehe Kapitel 3.1).

Die zwei großen Knotenpunkte im Betrachtungsgebiet, Am Auestadion/Damaschkestraße und Am Auestadion/Frankfurter Straße, werden über Lichtsignalanlagen geregelt.

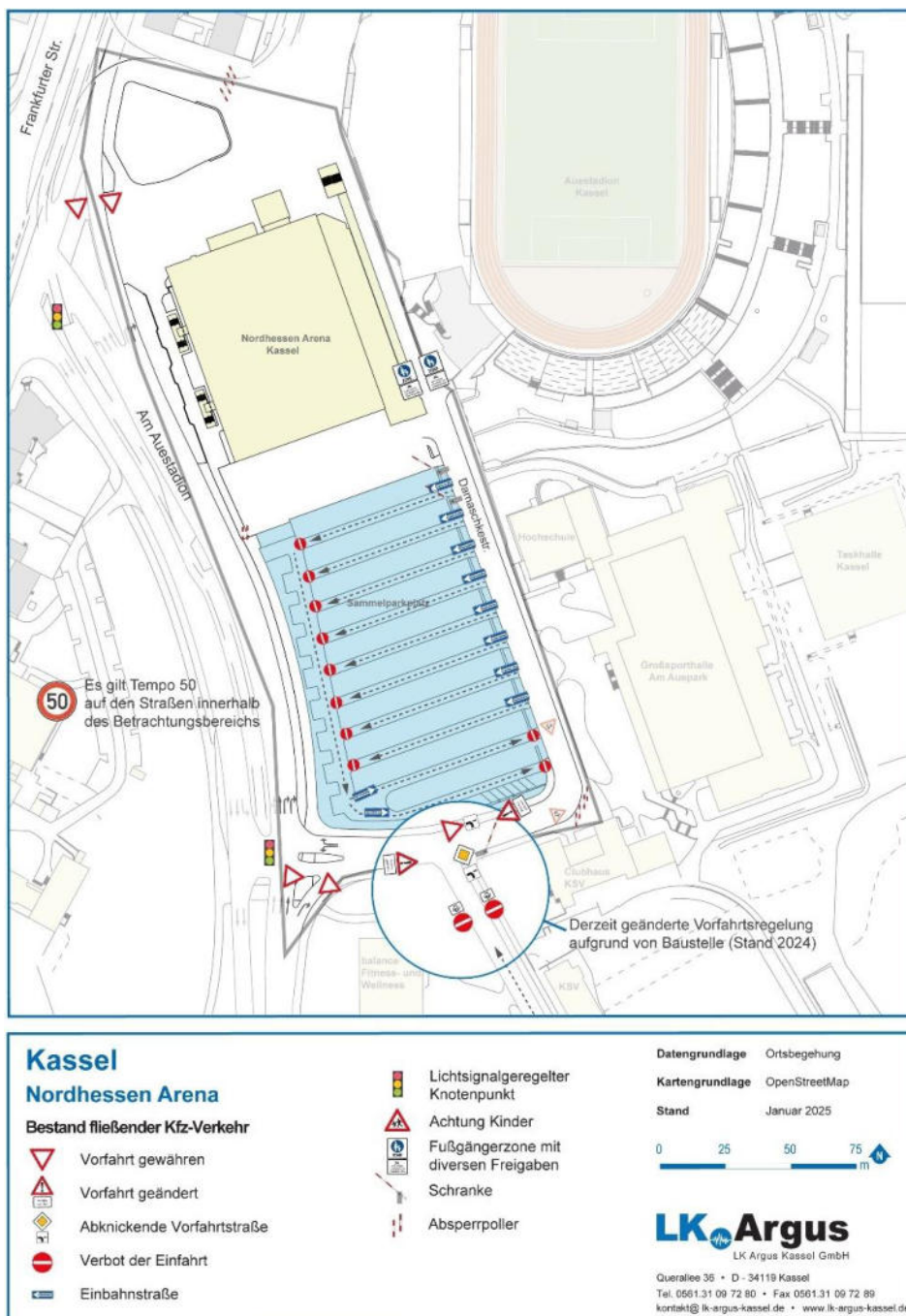
Der fließende Kfz-Verkehr ist auf dem Sammelparkplatz durch ein Einbahnstraßensystem geregelt. Die insgesamt acht Einfahrten münden in eine westlich gelegene Parkplatzsammelstraße, welche sich dann im Süden des Parkplatzes in zwei Ausfahrtsstraßen aufteilt (siehe Karte 3).

Die Fußgängerzone vor und neben der Arena ist für die Befahrung durch den Rad- und Lieferverkehr sowie Berechtigte in das Auestadion von der Damaschkestraße aus freigegeben.

● **Karte 3:** Verkehrsorganisation fließender Kfz-Verkehr

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



2.4.2 ÖPNV

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Nordhessen Arena über die ÖPNV/SPNV-Haltestelle Auestadion angebunden. Sie befindet sich in ca. 100m Entfernung zur Halle. Die Haltestelle wird von vier Stadtbuslinien (10, 13, 16, 25) einer Regionalbusline (500), zwei Straßenbahnlinien (5 und 6) und einer Regiotramlinie (RT5) erschlossen. Insgesamt kann von einer rechnerischen Taktung von < 7 Minuten ausgegangen werden.

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

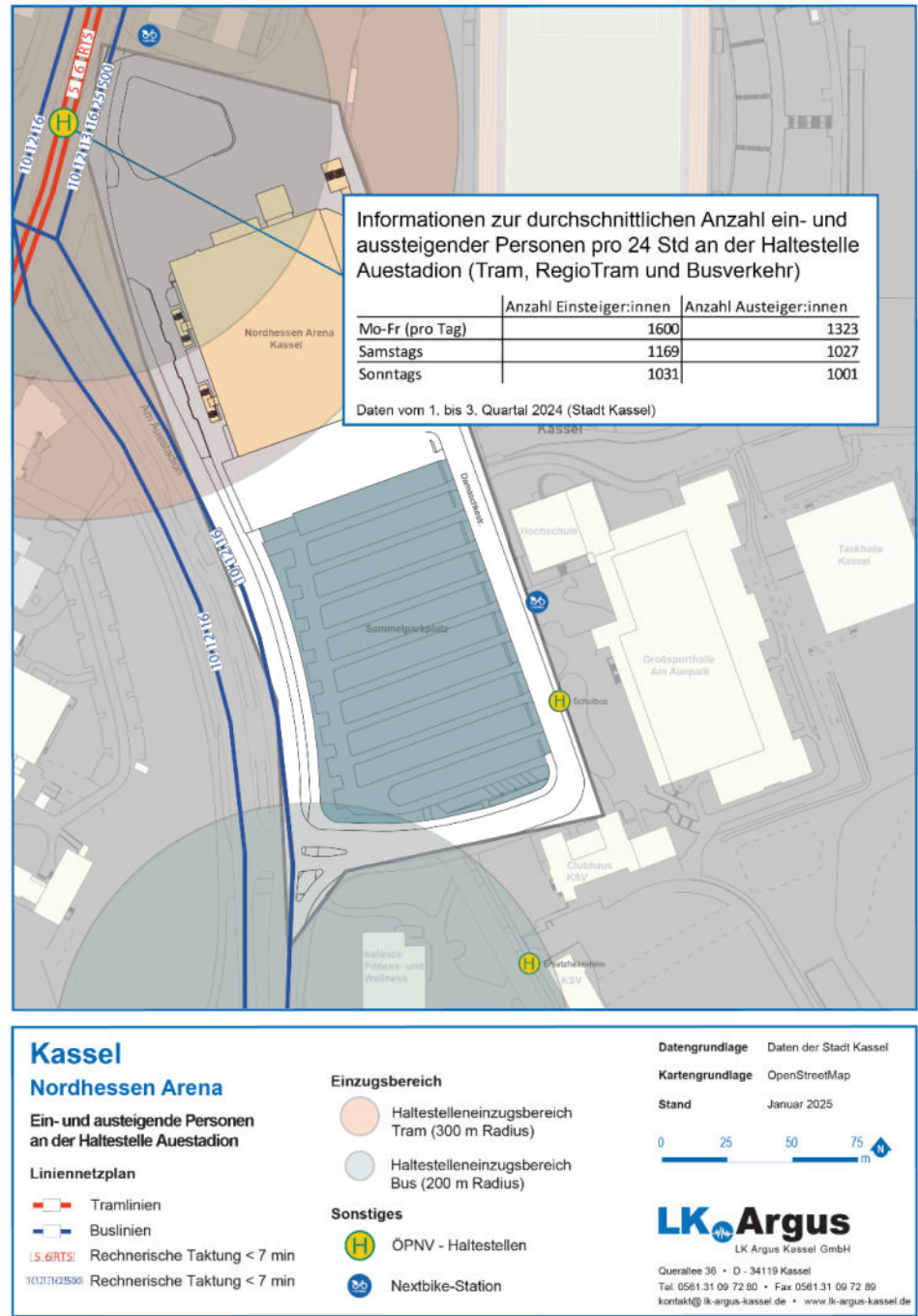
In Karte 4 ist zusätzlich zu den Haltestellen der Bus- und Tramlinien und der Taktung auch der Haltestelleneinzugsbereich dargestellt. Die Nordhessen Arena liegt innerhalb der definierten Radien, sowohl für die Bus- als auch für die Tramlinien und ist somit durch den ÖPNV räumlich sehr gut angebunden.

Aus Daten zu Ein- und Aussteigern vom 1. bis 3. Quartal 2024 kann abgelesen werden, dass durchschnittlich 1.600 Personen pro Tag (Mo.-Fr.) an der Haltestelle Auestadion einsteigen, 1.323 Personen steigen im Durchschnitt täglich (Mo.-Fr.) hier aus. An den Wochenenden geht die Nutzeranzahl etwas zurück und beläuft sich auf rund 1.200 Einsteiger und 1.000 Aussteiger am Samstag bzw. 1.000 Einsteiger und 1.000 Aussteiger am Sonntag.

Spieltage der Huskies oder Veranstaltungstage im Auestadion sind Teil des Durchschnitts. Eine konkrete Größenordnung der ÖPNV-Nutzenden an Spieldagen kann nicht abgelesen werden. Aus Beobachtungen lässt sich zumindest feststellen, dass die Wartebereiche zu Veranstaltungsende kurzzeitig überfüllt sein können.

- **Karte 4:** ÖPNV/SPNV-Erschließung und ein- und aussteigende Personen an der Haltestelle Auestadion

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena
Mai 2025



2.4.3 Fuß- und Radverkehr

Für den Radverkehr bestehen in der Zuwegung zur Nordhessen Arena unterschiedliche Möglichkeiten. In der Menzelstraße verläuft parallel zur Frankfurter Straße eine Fahrradstraße, in der Ludwig-Mond-Straße ist in Fahrtrichtung Norden zwischen B 3 und Bosestraße ein gemeinsamer Geh-/Radweg vorhanden und anschließend bis zur Adolfstraße der Gehweg freigegeben. In Fahrtrichtung

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Süden erfolgt die Führung im Mischverkehr und ab Bosestraße mit getrenntem Geh- und Radweg bis zur B 3.

In der Frankfurter Straße ab der B 3 in Richtung Innenstadt sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben (tlw. auch gemeinsamer Geh-/Radweg). Stadtauswärts besteht keine Radverkehrsführung, es kann jedoch ab Park Schönfeld über eigenständige Geh-/Radwege zur Damaschkestraße gefahren werden.

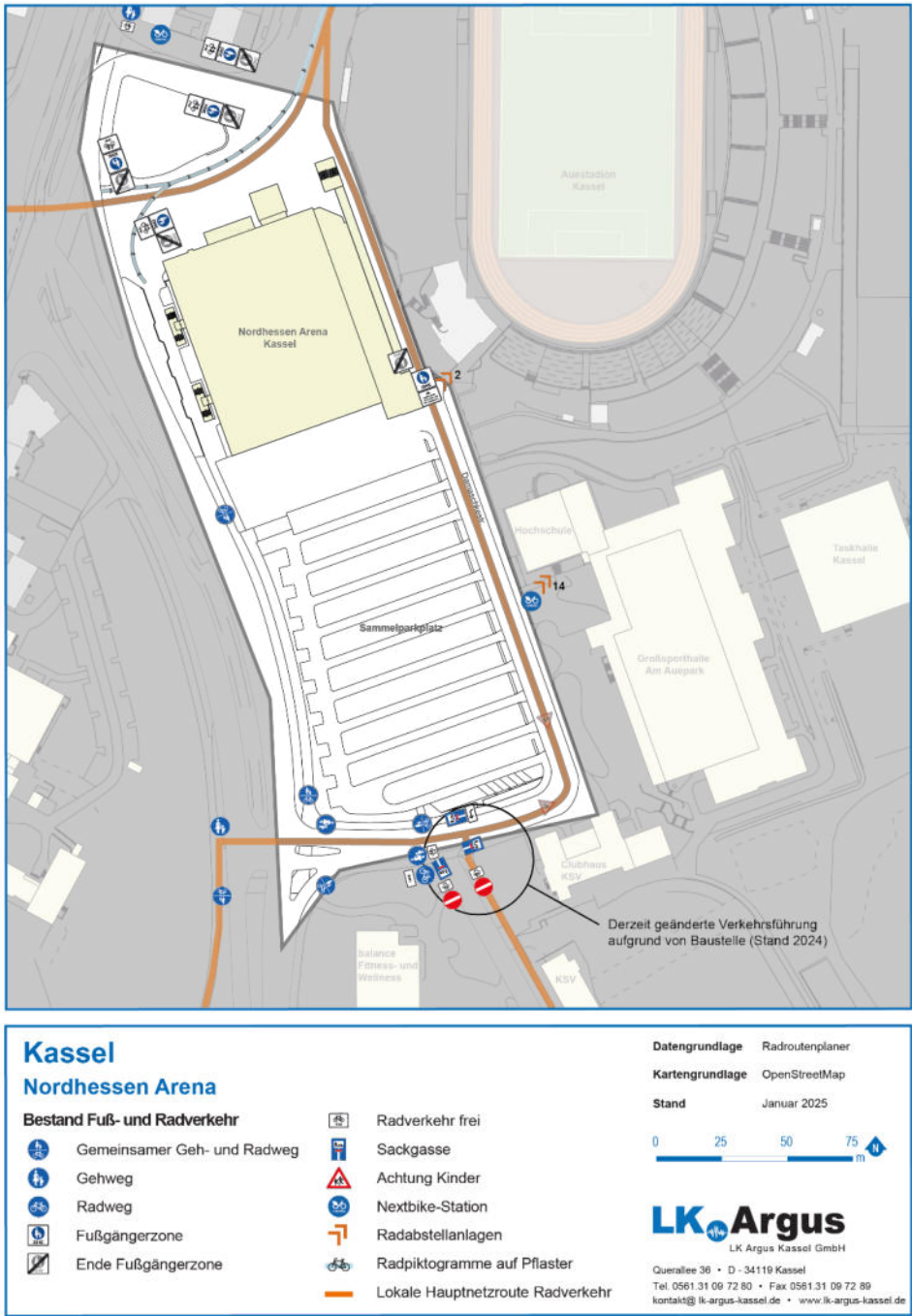
Die Damaschkestraße ist Teil der lokalen Hauptnetzroute der Stadt Kassel, dort erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Im östlichen Teil der Damaschkestraße wird der Einrichtungsverkehr aufgrund der Baustelle entgegen der herkömmlichen Richtung geführt. Die Damaschkestraße ist an dieser Stelle bis zum Fitness-Center befahrbar und wird danach zu einer Einbahnstraße, die lediglich von Osten nach Westen befahrbar ist. Der Radverkehr ist jedoch im Gegenverkehr freigegeben und wird auf der Straße geführt. Ebenso freigegeben für den Radverkehr sind Teile des Gehwegs im südlichen Bereich des Betrachtungsbereichs. Entlang der B 3 wird der Radweg auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Fußgängerzone ist für den Radverkehr freigegeben und zur Verdeutlichung der Linienführung sind Steine mit Fahrradpiktogrammen in den Boden eingelassen.

Die Radinfrastruktur wird ergänzt durch zwei Nextbike-Stationen, die das Ausleihen von Fahrrädern ermöglichen. Zusätzlich wurden entlang der Damaschkestraße zwei Radabstellanlagen erfasst, die Platz für etwa 16 Fahrräder bieten. Die Radabstellanlagen sind weder überdacht noch gesichert.

Die Erschließung für den Fußverkehr geschieht über straßenbegleitende Gehwege und über die Fußgängerzone vor der Nordhessen Arena und dem Auestadion. Die Kreuzungen im Untersuchungsgebiet werden durch Lichtsignalanlagen gesichert.

● **Karte 5:** Verkehrsorganisation Fuß- und Radverkehr

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena
Mai 2025



2.5 Unfallauswertung

Als Datengrundlage für die Unfallauswertung diente der Unfallatlas Deutschland (Stand September 2024)⁷. Alle erfassten Unfälle zwischen 2021 und 2023 wurden in vier Unfallkategorien unterteilt und kartografisch verortet (siehe Karte 6), diese lauten wie folgt:

Unfallkategorie 1: Schwerverletzte Person mit Pkw-Beteiligung

Unfallkategorie 2: Leichtverletzte Person mit Pkw-Beteiligung

Unfallkategorie 3: Schwerverletzte Person ohne Pkw-Beteiligung

Unfallkategorie 4: Leichtverletzte Person ohne Pkw-Beteiligung

Zusätzlich wurden vier potenzielle Konfliktsituationen in der Karte 6 dargestellt. Diese sind ausdrücklich nicht auf die Unfallanalyse, sondern auf Beobachtungen während der Erhebungen zurückzuführen. Die textliche Nummerierung orientiert sich an der Nummerierung in der kartografischen Darstellung (siehe Karte 6).

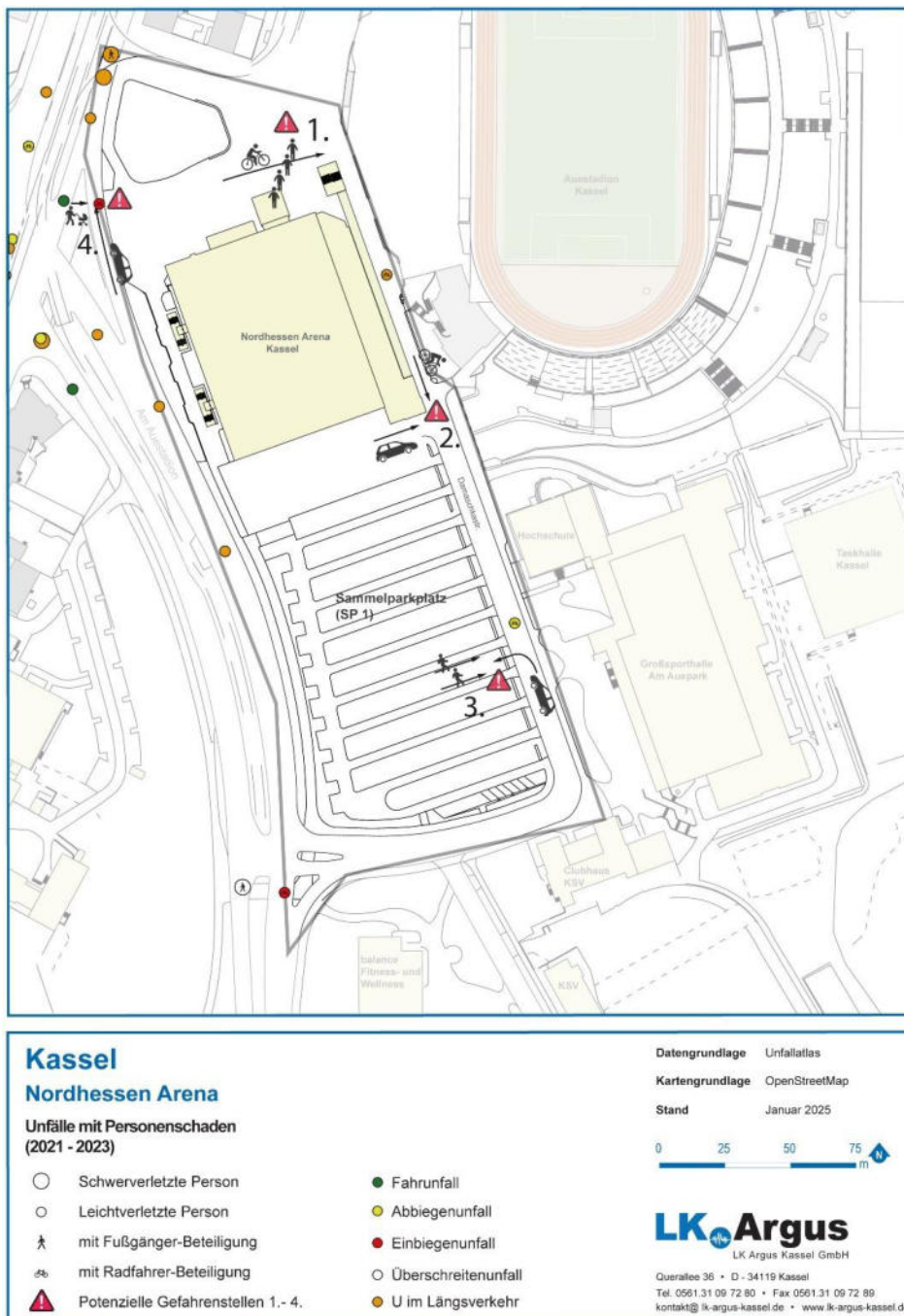
1. Im nördlichen Teil des Gebiets, also im Bereich des Haupteingangs der Nordhessen Arena, kam es zu riskantem Aufeinandertreffen von Radfahrenden und Personen, welche in der Warteschlange auf Einlass in die Eishalle warteten.
2. Beim Verlassen der privaten Flächen südlich der Nordhessen Arena kam es vermehrt zu Begegnungen zwischen Kfz und Radfahrenden, die beiderseitiges Handeln erforderlich machte, wenn Radfahrende von Nordosten kommend die Einfahrt des Privatgeländes passierten und ein Pkw ausfuhr.
3. Zufußgehende, die den Sammelparkplatz in Gegenrichtung zum Einrichtungsverkehr verlassen, begegneten aufgrund mangelhafter Beleuchtung und schlechter Sicht durch parkende Kfz wiederholt einfahrenden Kfz, was kritisch sein kann.
4. Der Wartebereich im westlichen Teil bei der Fußgängerinsel zwischen Frankfurter Straße und Am Auestadion läuft im Veranstaltungsfall durch Zufußgehende bei größeren Personenströmen aufgrund der Ampelschaltung voll, so dass diese teilweise auf der Straße stehen oder diese bei Rot queren. In Kombination mit den Geschwindigkeiten von Kfz auf dem Rechtsabbieger der B 3 und schlechten Sichtverhältnissen ergibt sich eine potenzielle Gefahrenstelle.

⁷ © GeoBasis-DE/BKG 2025 CC BY 4.0 | EuroGeographics | Statistische Ämter des Bundes und der Länder

● **Karte 6:** Unfall- und Gefahrenorte im Untersuchungsgebiet

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



Im Zeitraum von 2021 bis 2023 ereigneten sich im abgegrenzten Untersuchungsgebiet (ohne B 3) 2 Unfälle. An beiden Unfällen waren Pkw und Radfahrer beteiligt und es gab leichtverletzte Personen. Die Unfallschwerpunkte befinden sich jedoch im Bereich der Kreuzungen B 3/Ludwig-Mond-Straße und B 3/Damaschkestraße am Rand des Untersuchungsgebiets.

2021 fanden zwei Unfälle mit leichtverletzten Radfahrenden statt. Der zweite Unfallbeteiligte war jeweils ein Kfz. Eine Unfallstelle liegt in der

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Damaschkestraße an einer Parkplatzzufahrt (im Gebiet), der andere Unfallort ist die Fußgängerfurt über die B 3 am Knotenpunkt Frankfurter Straße/Am Auestadion.

2022 ereignete sich an demselben Knotenpunkt erneut ein Unfall mit Pkw- und Radbeteiligung (Furt über den Rechtsabbieger). Des Weiteren kam es im Bereich der Querung der B 3 an der Damaschkestraße beim Queren zu einem Unfall mit Pkw- und Fußgängerbeteiligung (schwerverletzt).

2023 ereignete sich an der gleichen Querung ein Unfall zwischen einem Radfahrenden und einem Pkw (leichtverletzt). Ebenfalls wurde ein Zufußgehender im Bereich der Haltestelle Auestadion schwer verletzt. Außerdem gab es einen Konflikt zwischen einem Pkw und einem Radfahrenden in der Passage zwischen Auestadion und Nordhessen Arena (im Gebiet). Die übrigen Unfälle geschahen ohne Beteiligung von Fuß- und Radverkehr. Die genauen Unfallursachen sind nicht bekannt, weshalb keine Aussage zu möglichen Ungunstfaktoren gemacht werden kann.

2.6 Flächen für Feuerwehr und Rettungsdienst

Die grundsätzlichen Aufstellflächen für Rettungsfahrzeuge, insbesondere die Feuerwehr, befinden sich zum einen auf dem Innenhof zwischen der Nordhessen Arena und dem geplanten Erweiterungsbau (auch aktuell) sowie südlich des Erweiterungsbaus (geplant). Des Weiteren entstehen Flächenbedarfe im Falle einer Räumung von Gebäuden während eines Rettungseinsatzes. Im Ernstfall würde eine Räumung bei voller Nutzung der Nordhessen Arena notwendig werden.

Bei einer Auslastung der Nordhessen Arena mit rund 4.000 Zuschauern, zuzüglich Personal, Teams und Betreuern (rund 100 Personen) ergibt sich bei einem Flächenbedarf pro Person von mind. $1,5\text{m}^2$ eine Bedarfsfläche von 6.150 m^2 . Diese Fläche steht vor der Nordhessen Arena bzw. dem Auestadion in dem als Fußgängerzone gewidmeten Bereich (ca. 6.300m^2) zur Verfügung.

Das Maß von $1,5\text{m}^2/\text{Person}$ ist allerdings recht niedrig. Es finden sich Angaben von $1,5$ bis $2,5\text{m}^2/\text{Person}$. Jedenfalls sind auf den Flächen auch Aufstellbereiche von Rettungsfahrzeugen etc. einzuplanen.

Der Erweiterungsbau ist für weniger Personen ausgelegt (keine Tribüne). Im vollen Trainingsbetrieb mit Kindern und Begleitpersonen könnten rund 200 Personen in der Halle sein. Das entspricht einem Flächenbedarf für die Räumung von 300m^2 . Diese Fläche stünde im Innenhof oder an der Damaschkestraße zur Verfügung.

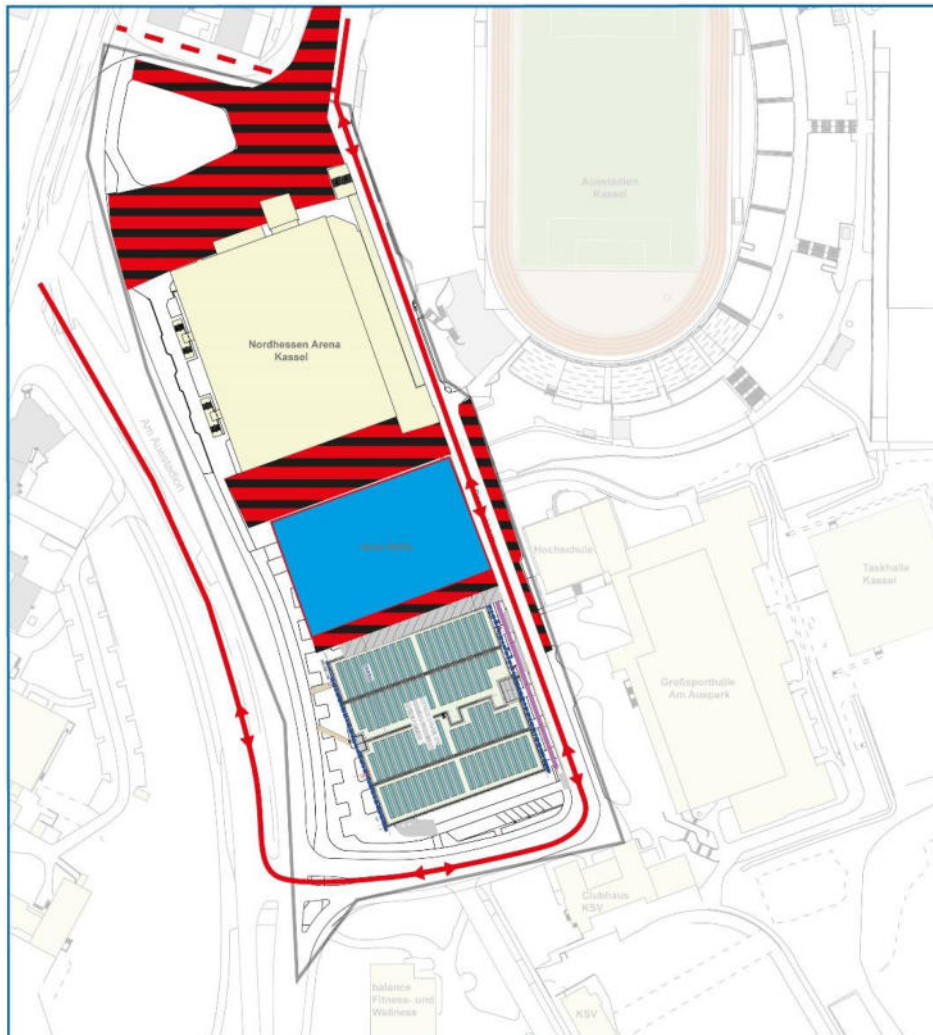
In der folgenden Karte sind die bestehenden Rettungsflächen im Untersuchungsgebiet mit zukünftiger Hallenerweiterung dargestellt. Grundsätzlich ist ein Rettungskonzept für das Gesamtgebiet, auch unter Berücksichtigung von

Veranstaltungen im Auestadion, dringend erforderlich. Es wird empfohlen, dieses im Zuge der Hallenerweiterung der Nordhessen Arena zu erarbeiten.

- **Karte 7:** Rettungsflächen unter Berücksichtigung der Hallenerweiterung

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



Kassel
Nordhessen Arena

Rettungswege und -flächen

- erforderliche Fahrbeziehung im Einsatzfall (freizuhalten von widerrechtlichem Parken)
- (potenzielle) Evakuierungsflächen

Datengrundlage Unfallatlas

Kartengrundlage OpenStreetMap

Stand Januar 2025

0 25 50 75 m

LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 38 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kontakt@lk-argus-kassel.de • www.lk-argus-kassel.de

3 Parkraumuntersuchung

3.1 Bestand

Im Untersuchungsgebiet liegen zwei Parkbereichsflächen vor. Der Bereich, der unmittelbar südlich an die bestehende Halle angrenzt, ist eine private Fläche, die für das Abstellen von Kfz genutzt wird. Dort ist keine Grundordnung durch verkehrsregelnde Beschilderungen oder abgegrenzte Fahrgassen und Parkbereiche erkennbar. Zum Zeitpunkt der Bestandserhebungen war die Fläche außerdem für Baustelleneinrichtungen (Container) genutzt worden. Sie unterscheidet sich damit deutlich vom wiederum südlich angrenzenden Sammelparkplatzbereich (SP 1), der öffentlich zugänglich und über Beschilderungen geordnet ist.

Neben dem Sammelparkplatz südlich der Nordhessen Arena gibt es weitere Bereiche im Umfeld der Halle, in denen Fahrzeuge abgestellt werden (A-F). Zum Teil geschieht dies legal für Berechtigte, allerdings sind nördlich und östlich der Arena keine Parkflächen gekennzeichnet.

Aufgrund der Unterschiede wurden daher insgesamt acht Parkbereiche definiert.

- Sammelparkplatz 1 (SP 1)
- Privatfläche der Nordhessen Arena (SP 2)
- 6 Parkbereiche A bis F

Sie sind in Karte 8 dargestellt.

Für die Analyse war insbesondere der südlich an die Nordhessen Arena angrenzende Sammelparkplatz (SP 1) von Bedeutung. Laut den Angaben des Auftraggebers sind dort 475 Kfz-Stellplätze vorhanden. Auf Grundlage der Ortsbegehung im Rahmen der Verkehrserhebungen wurde diese Zahl jedoch auf eine geschätzte Anzahl von 410 Kfz-Stellplätze korrigiert⁸. Parkregelungen (Parkdauer, Gebühren) gibt es in diesem Bereich nicht. Ausnahme bilden die insgesamt 6 Stellplätze mit E-Ladestationen (A) im südlichen Teil des Sammelparkplatzes (SP1), auf denen Elektrofahrzeuge von 8 - 18 Uhr 3 Stunden mit Parkscheibe geparkt werden dürfen. An Veranstaltungs- und Spieltagen ist es möglich, zwei Parkreihen für private Nutzungen zu sperren (Erbbaurechtvertrag). Hierfür sind Schranken an den beiden nördlichen Zufahrten installiert (siehe Karte 3).

Im Bereich der privaten Parkfläche SP2 konnte keine genaue Stellplatzanzahl definiert werden. An Spieltagen wurden dort jedoch bis zu 45 Fahrzeuge gezählt. Parkregelungen gibt es in diesem Bereich ebenfalls nicht.

⁸ auch Basis der späteren Erhebungen.

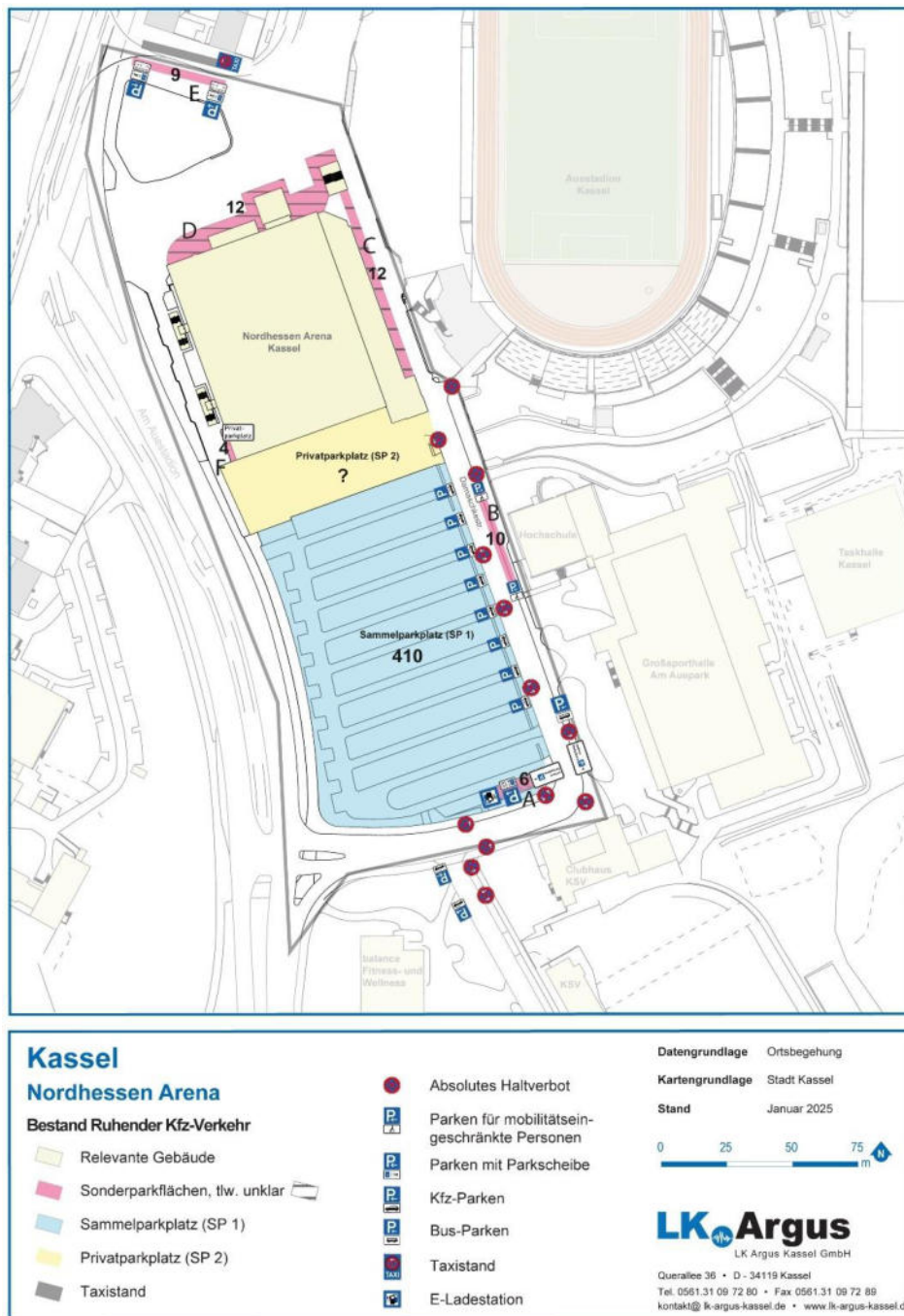
In der Damaschkestraße sind am ostseitigen Fahrbahnrand auf Höhe des Instituts für Sportwissenschaft ungefähr 10 Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte Personen ausgewiesen (B). Außerdem folgen daran anschließend im Süden für Busse reservierte Parkflächen.

Im unmittelbaren Umfeld der Nordhessen Arena, entlang des östlichen Dachvorsprungs (C), aber auch des nördlich gelegenen Treppenhauses und des Haupteingangs (D) bestehen unklare Parkverhältnisse, da hier keine Parkflächen gekennzeichnet sind und es sich um eine Fußgängerzone handelt, weshalb dort Parken nicht zulässig sein sollte. Dennoch wurden dort Fahrzeuge abgestellt⁹. Bei der Bestandsaufnahme wurden in beiden Bereichen jeweils 12 parkende Kfz erfasst (siehe Karte 8).

Im westlichen Bereich der Nordhessen Arena gibt es einen weiteren Privatparkplatz mit 4 Kfz-Stellplätzen (F), dieser ist über den schmalen Zufahrtsweg von Norden zu erreichen, ebenfalls durch die Fußgängerzone. Zuletzt gibt es im nördlichen Teil des Betrachtungsgebiets einen Parkplatz mit 9 Stellplätzen (E), auf welchem man montags bis freitags von 6 - 18 Uhr und samstags von 8 – 14 Uhr mit Parkscheibe maximal 2 Stunden parken darf.

⁹ Es besteht eine Freigabe der Fußgängerzone für „Berechtigte in das Auestadion“.

● **Karte 8: Bestand ruhender Kfz-Verkehr**



3.2 Vorgehensweise

Die Erhebung erfolgte an drei verschiedenen Tagen, um repräsentative Daten zu typischen Nutzungsszenarien zu erfassen. Die Auslastung wurde für einen Normalwerktag, einen Spieltag der Huskies und ein Veranstaltungstag mit einem möglichst hohen Besucheraufkommen analysiert. Das Ziel der Erhebungen war es, den gesamten Tagesverlauf mit den unterschiedlichen Nutzungen

im Umfeld, dem alltäglichen Trainingsbetrieb und Sonderveranstaltungen zu erfassen. Die Erhebungstage wurden wie folgt festgelegt:

- Normalwerktag (14.11.2024)
Am Normalwerktag wurde die Auslastung des Parkplatzes von 8 bis 23 Uhr erhoben, wobei die Zählungen in 2-Stunden-Intervallen stattfanden. Zusätzlich wurde in der Abendspitze zwischen 15 und 21 Uhr stündlich erhoben.
- Spieltag der Huskies (15.11.2024, Derby gegen Bad Nauheim)
Am Spieltag der Huskies (Spielbeginn 19:30 Uhr) wurde die Auslastung des Parkplatzes von 8 bis 23 Uhr erhoben, wobei die Zählungen in 2-Stunden-Intervallen stattfanden. Zusätzlich wurde in der Abendspitze zwischen 15 und 21 Uhr stündlich erhoben. Es wurde darauf geachtet, dass der letzte Erhebungsdurchgang deutlich nach dem Spielende durchgeführt wurde, um die Auswirkungen des Eishockeyspiels auf das Verkehrsaufkommen am Parkplatz des Auestadions festzustellen.
- Veranstaltungstag (21.11.2024, Atze Schröder)
An einem weiteren Erhebungstag wurde im Rahmen einer Veranstaltung die Parkraumerhebung durchgeführt. Die Erhebung erfolgt nach dem identischen Vorgehen des Erhebungsdesigns für den Normalwerktag. Der letzte Durchgang erfolgte eine Stunde nach Veranstaltungsende um 23 Uhr. Somit konnte auch hier der notwendige Bedarf durch eine Großveranstaltung in der Nordhessen Arena ermittelt werden.

Die Erhebungen erfolgten für die Sammelparkplätze (SP 1 und SP 2) und für die weiteren 6 Bereiche (A bis F). Zusätzlich dazu wurde das Betrachtungsgebiet in drei Teile unterteilt (Nord, Mitte, Süd) um verbotswidrige Parkvorgänge möglichst genau zu verorten.

3.3 Abläufe während Veranstaltungen

Bei den folgenden Schilderungen der Verkehrsabläufe handelt es sich um einmalige Beobachtungen, die während der Erhebungen vor Ort gemacht wurden. Je nach Veranstaltung stellt sich die Situation ggf. auch anders dar.

Am Vorabend des Heimspiels der Huskies, dem Normalwerktag am 14.11.2024, wurden die vier nördlichen Einfahrten des Sammelparkplatzes (SP 1) gesperrt. Am Folgetag, den 15.11.2024 waren die Einfahrten nach wie vor gesperrt, wurden im Verlauf aber nach und nach geöffnet, wenn die Parkplätze der vorherigen Einfahrten belegt waren. Vor Beginn des Spiels wurden in der Damaschkestraße ab der Kurve beim Clubhaus KSV Poller in der Fahrbahnmitte aufgestellt und die Verkehre von Ordnern in die Zufahrten zum Parkplatz gelenkt. Die Poller dienen vermutlich dazu, Kfz in die vorgesehenen Zufahrten zu leiten. In diesem Zuge kam es zu Rückstauungen des Verkehrs bis

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

zur B 3. Auf dem Parkplatz waren Ordner, die die Fahrzeuge eingewiesen haben. Einzelne Fahrzeuge wurden durch die Fußgängerzone zu den VIP-Parkplätzen geleitet.

Am Tag der Sonderveranstaltung, den 21.11.2024, waren alle Einfahrten zu jeder Zeit geöffnet. Einweisungen fanden nicht statt.

Was den Parkplatz (SP1) angeht, kam es vor Beginn der Veranstaltungen in der Nordhessen Arena vermehrt zu Parksuchverkehr und Stillstand des fließenden Verkehrs auf der Fläche des Sammelparkplatzes.

Busse parkten gegenüber der Einfahrt zum SP 2. Der Fußverkehr konzentrierte sich vor allem auf die Passage zwischen Nordhessen Arena und Ausstadion und weniger auf den westseitigen Geh-/Radweg. Bei der Sonderveranstaltung verlagerte sich der Fußverkehr auch häufig auf die Straßenseite der Damaschkestraße ohne Gehweg.

Auf dem Parkplatz standen Fahrzeuge teilweise raumgreifender als notwendig, so dass der Parkraum nicht optimal ausgenutzt werden konnte.

Auf Konfliktpotenziale durch die verkehrlichen Abläufe wird in Kapitel 2.5 eingegangen.

3.4 Ergebnisse

3.4.1 Sammelparkplatz 1

Normalwerktag (Donnerstag, 14.11.24)

Im Tagesverlauf füllte sich der Sammelparkplatz 1 bis 15:00 Uhr zur maximalen Tagesauslastung von 250 Kfz (61%). Danach sank die Nutzung allmählich wieder ab. Um 23:00 Uhr war der Parkplatz mit 52 Kfz erstmal mit weniger als 100 Kfz belegt. Die Stunde markiert auch die geringste Tagesauslastung.

Heimspiel Huskies (Freitag, 15.11.24)

Beim Heimspiel der Huskies gegen Bad Nauheim lag die höchste Auslastung bei 388 Kfz (95%). Im Tagesverlauf steigerte sich die Belegung kontinuierlich von 8:00 Uhr bis 20:00 (mit Ausnahme von 14:00 Uhr) bis hin zu 388 Kfz. Auch um 19:00 Uhr lag die Belegung schon bei 380 Kfz, um 21:00 Uhr waren es noch 378 Kfz. Um 23:00 Uhr sank die Belegung auf 69 Kfz (17%), den niedrigsten Stand des Tages.

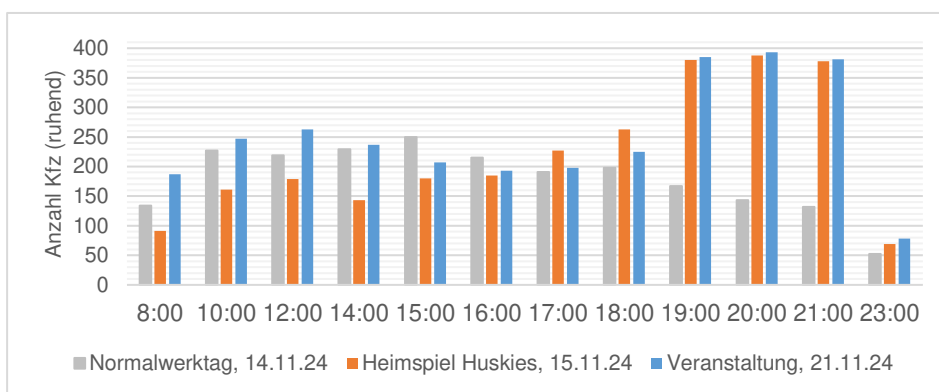
Veranstaltung (Donnerstag, 21.11.24)

Am Veranstaltungstag war die Belegung im Maximum ähnlich hoch wie am Spieltag. Sie betrug 393 Kfz, was einer Auslastung von 96% entspricht. Von 8:00 bis 14:00 Uhr steigerte sich die Belegung auf 237 Kfz, nahm bis 16:00 Uhr wieder ab und begann anschließend wieder zu steigen. Zwischen 19:00 und 21:00 Uhr war der Parkplatz mit über 380 Kfz belegt, mit der Spitze von 393 Kfz um 20:00 Uhr. Um 23:00 Uhr sank die Belegung auf 78 Kfz.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

- **Abbildung 3:** Belegung des Sammelparkplatzes 1 an drei unterschiedlichen Tagen in der Zeit von 8 bis 23 Uhr



3.4.2 Privatfläche Nordhessen Arena (SP 2)

Normalwerktag (Donnerstag, 14.11.24)

Die Fläche war in der Stunde um 10:00 Uhr mit 25 Fahrzeugen am stärksten belegt. Die Belegung nahm von da an wieder ab und lag ab 17:00 Uhr bei maximal 5 Fahrzeugen. Um 23:00 Uhr parkten 3 Fahrzeuge dort.

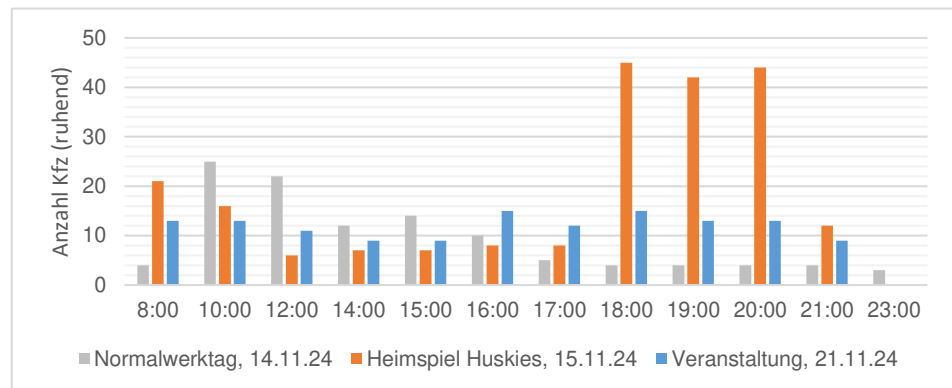
Heimspiel Huskies (Freitag, 15.11.24)

Am Spieltag der Huskies lag die Belegung deutlich höher. Im Maximum parkten 45 Kfz um 19:00 auf dem Parkplatz. Die Belegung blieb bis 21:00 Uhr auf dem hohen Niveau. Am Vormittag gab es eine weitere Spitze, diese lag jedoch bei 21 Kfz um 10:00 Uhr.

Veranstaltung (Donnerstag, 21.11.24)

Die maximale Belegung erreichte 15 Kfz (17:00 und 19:00 Uhr). Fast den gesamten Tag über lag die Belegung über 10 (9 um 15, 16 und 23 Uhr).

- **Abbildung 4:** Belegung der Privatfläche (SP 2) an drei unterschiedlichen Tagen in der Zeit von 8 bis 23 Uhr



3.4.3 Weitere Bereiche

Normalwerktag (Donnerstag, 14.11.24)

Auf dem Parkplatz für Elektrofahrzeuge (A) standen um 18:00 Uhr 4 Fahrzeuge, was die höchste Auslastung an diesem Tag war (67%).

Die Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte (B) waren am Normalwerktag zu keinem Erhebungszeitpunkt belegt.

Der Bereich C unmittelbar neben der Arena waren mit 11 Fahrzeugen um 12:00 Uhr zu 92% ausgelastet, was die höchste Auslastung im Tagesverlauf war. Ab 14:00 Uhr standen 5 bis 6 Fahrzeuge dort, ab 17:00 Uhr 1 bis 3.

Vor der Arena war der Parkbereich D in der Spitzenstunde von 16 Fahrzeugen belegt und damit stärker ausgelastet, als es verträglich ist.¹⁰ Auch am Vormittag zwischen 10:00 und 14:00 Uhr standen über 10 Fahrzeuge in dem Bereich.

Von den 9 verfügbaren Parkplätzen im Nordwesten des Untersuchungsbereichs (E), waren um 18:00 und 21:00 Uhr 8 belegt (89%). Auch in den übrigen Tagesabschnitten lag die Belegung nie unter 5 Fahrzeuge, mit Ausnahme von 8:00 Uhr (1 Fahrzeug).

Der private Parkplatz im Südwesten der Arena (F) wurde nicht genutzt.

¹⁰ grundsätzlich ist das Parken in diesem Bereich gar nicht zulässig

Heimspiel Huskies (Freitag, 15.11.24)

Der Parkplatz für Elektrofahrzeuge (A) war um 18:00 Uhr mit 6 Fahrzeugen komplett ausgelastet. Von 19:00 bis 21:00 Uhr standen immer mindestens 4 Fahrzeuge dort. Am Vormittag und um 23:00 Uhr war der Parkplatz nicht belegt.

Die Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte (B) waren am Spieltag mit 7 Fahrzeugen von 17:00 bis 21:00 Uhr belegt. Um 16:00 und 23:00 Uhr stand jeweils 1 Fahrzeug dort. Ob es sich tatsächlich um berechnete Fahrzeuge handelte, wurde nicht ermittelt. In den übrigen Zeiten waren die Parkplätze leer.

Der Bereich C unmittelbar neben der Arena waren mit 10 Fahrzeugen um 10:00 Uhr zu 83% ausgelastet, was die höchste Auslastung im Tagesverlauf war. Mit Ausnahme von 14:00 bis 23:00 Uhr standen immer mindestens 6 Fahrzeuge dort.

Der Parkbereich D war am Spieltag mit max. 11 Fahrzeugen belegt (10:00 Uhr). Bis 16:00 Uhr standen immer zwischen 5 und 9 Fahrzeugen dort, danach einmal 4 und ansonsten 1 bis 3 Fahrzeuge.

Der Parkbereich E war zwischen 18:00 und 21:00 Uhr überlastet. Es parkten 10 bis 15 Fahrzeuge dort. Um 16:00 und 17:00 Uhr war bereits die zulässige Auslastung von 9 Fahrzeugen erreicht. In den übrigen Tagesabschnitten lag die Belegung nie unter 5 Fahrzeuge.

Der private Parkplatz im Südwesten der Arena (F) wurde zwischen 19:00 und 21:00 Uhr von 2 Fahrzeugen genutzt.

Veranstaltung (Donnerstag, 21.11.24)

Auf dem Parkplatz für Elektrofahrzeuge (A) standen um 19:00 und 20:00 Uhr 5 Fahrzeuge, was die höchste Auslastung an diesem Tag war (83%).

Die Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte (B) waren während der Veranstaltung (ab 19:00 Uhr bis Schluss) mit 5 Fahrzeugen belegt. Davor und danach kam es kaum zu Nutzungen. Ob es sich tatsächlich um berechnete Fahrzeuge handelte, wurde nicht ermittelt.

Der Bereich C unmittelbar neben der Arena waren von 8:00 bis 17:00 Uhr durchgängig mit mindestens 10 Fahrzeugen belegt, Höchstwert waren 12 Fahrzeuge. Je später es wurde, desto weniger Fahrzeuge standen dort.

Vor der Arena war der Parkbereich D um 15:00 Uhr von 14 Fahrzeugen belegt und damit stärker ausgelastet, als es verträglich ist.¹¹ Um 14:00 und 16:00

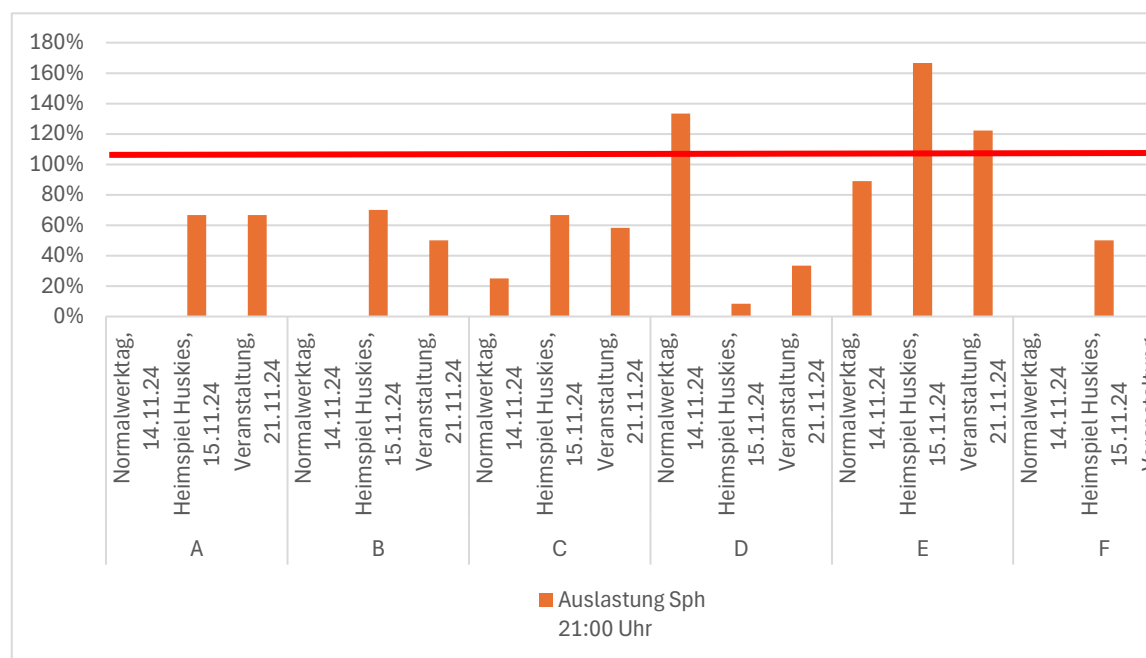
¹¹ grundsätzlich ist das Parken in diesem Bereich gar nicht zulässig

waren mehr als 9 Fahrzeuge abgestellt. Zu keinem Zeitpunkt war der Bereich nicht beparkt.

Der Parkbereich E war ab 16:00 Uhr voll ausgelastet (9 Fahrzeuge). Zwischen 18:00 Uhr und 21:00 Uhr trat mit 10 bis 11 Fahrzeugen eine Überlastung ein. In den übrigen Tagesabschnitten lag die Belegung nie unter 5 Fahrzeuge.

Der private Parkplatz im Südwesten der Arena (F) wurde zwischen 20:00 und 21:00 Uhr von 2 Fahrzeugen genutzt.

- **Abbildung 5:** Auslastungen der einzelnen Parkbereiche A bis F in der höchstbelegten Spitzenstunde über alle Erhebungstage (21:00 Uhr), getrennt nach Art des Tages (Normal, Huskies, Veranstaltung)



Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

3.5 Hinweise zum Parken im Umfeld

Neben dem Untersuchungsbereich stehen im Umfeld der Nordhessenarena weitere Parkflächen zur Verfügung, tlw. auch nicht legal genutzt. Dazu zählt das Gelände der Jägerkaserne, auf dem laut Aussagen der Stadt¹² vor dem Bau des Interimstheaters bei Veranstaltungen im Auestadion geparkt wurde. Ferner ist anzunehmen, dass auch in der Menzelstraße, Frankfurter Straße und den Giesewiesen geparkt wird. Konkrete Daten dazu liegen jedoch nicht vor.

Von Seiten der Stadt Kassel wurde eine erhöhtes Parkverkehrsaufkommen im Bereich der Jägerkaserne und im Bereich des Parkraums Giesewiesen registriert, welches den Veranstaltungen in der Eissporthalle und dem Auestadion zuzuordnen war. Zusätzlich dazu wird erwartet, dass während Großveranstaltungen auch die Parkplätze im Umfeld der Buga bereits in Anspruch genommen werden oder zukünftig noch mehr in Anspruch genommen werden könnten¹³.

¹² Stellungnahme des Straßenverkehr- und Tiefbauamts, E-Mail vom 03.05.2025

¹³ Ebd.

4 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Für den Knotenpunkt Am Auestadion/Damaschkestraße sollen im Bestandsfall sowie in einem Planfall Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt werden. Grundlage dafür sind vorliegende Zählzeiten der Stadt Kassel an diesen Knotenpunkten aus den Jahren 2018 und 2022 und die Festzeitprogramme der Lichtsignalanlagen.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

4.1 Vorliegende Verkehrsdaten

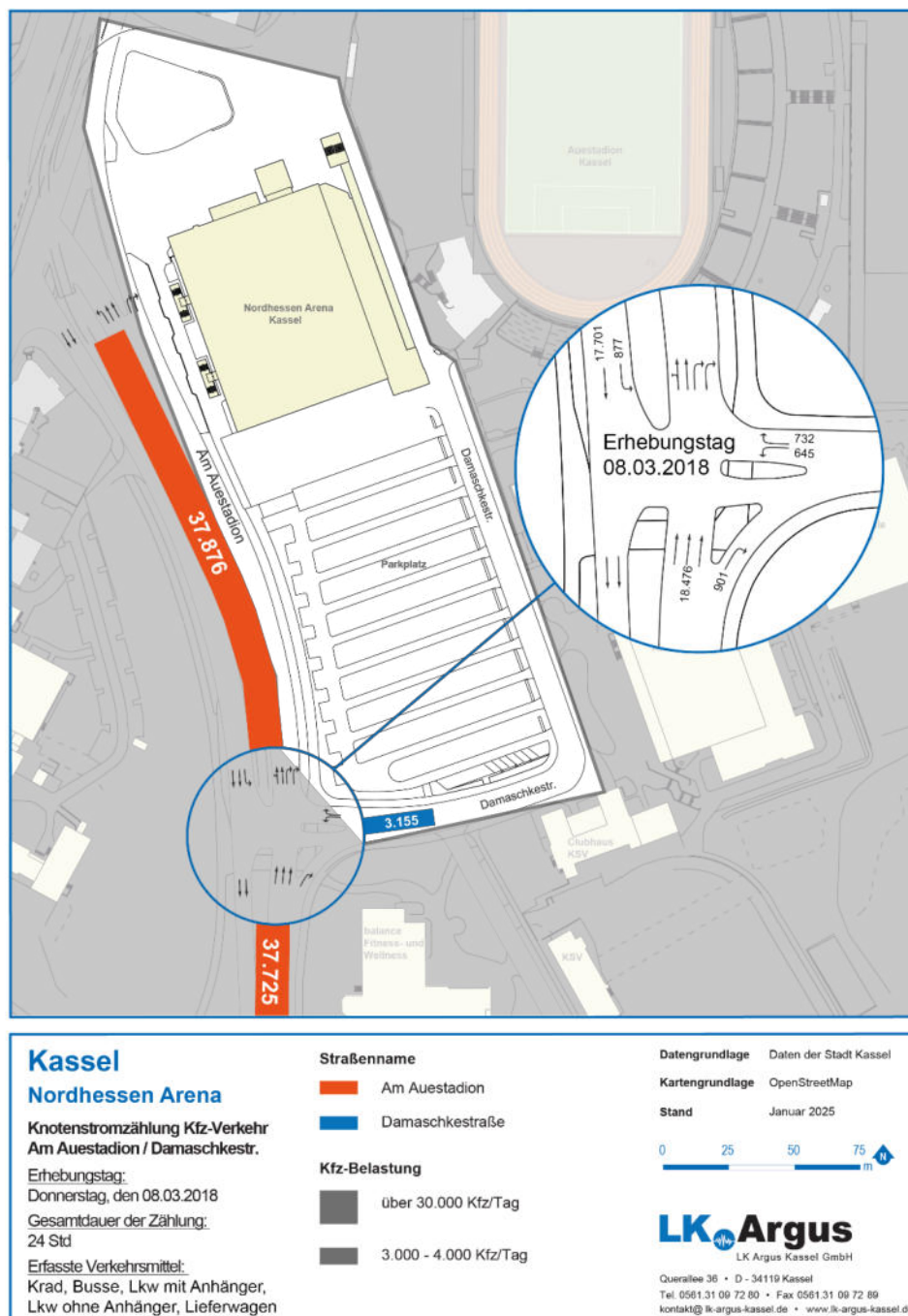
Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen zwei Knotenstromzählungen der Stadt Kassel für den Knotenpunkt Am Auerstadion/Damaschkestraße vor, welche in der Analyse Berücksichtigung fanden. Die erste Zählung fand am 08. März 2018 und die zweite Zählung am 03. März 2022 statt. Die Ergebnisse der jeweiligen Zählungen sind kartografisch dargestellt (siehe Karte 10 und Karte 11). In den oben genannten Karten sind alle Abbiegebeziehungen von Krafträdern, Pkw, Lieferwagen, Lkw ohne Anhänger, Busse, Lkw mit Anhänger und Sattelzügen (Kfz) über einen Zeitraum von 24 Stunden aufgezeigt. Es wird davon ausgegangen, dass die höheren Kfz-Zahlen von 2018 realistischer sind als die Zahlen von 2022, da das Verkehrsaufkommen aufgrund der Coronapandemie noch nicht wieder seinen Normalzustand erreicht haben könnte.

Die Zählzeiten des Fuß- und Radverkehrs wurden für eine bessere Übersichtlichkeit in extra Karten dargestellt (siehe Karte 12 und Karte 13).

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

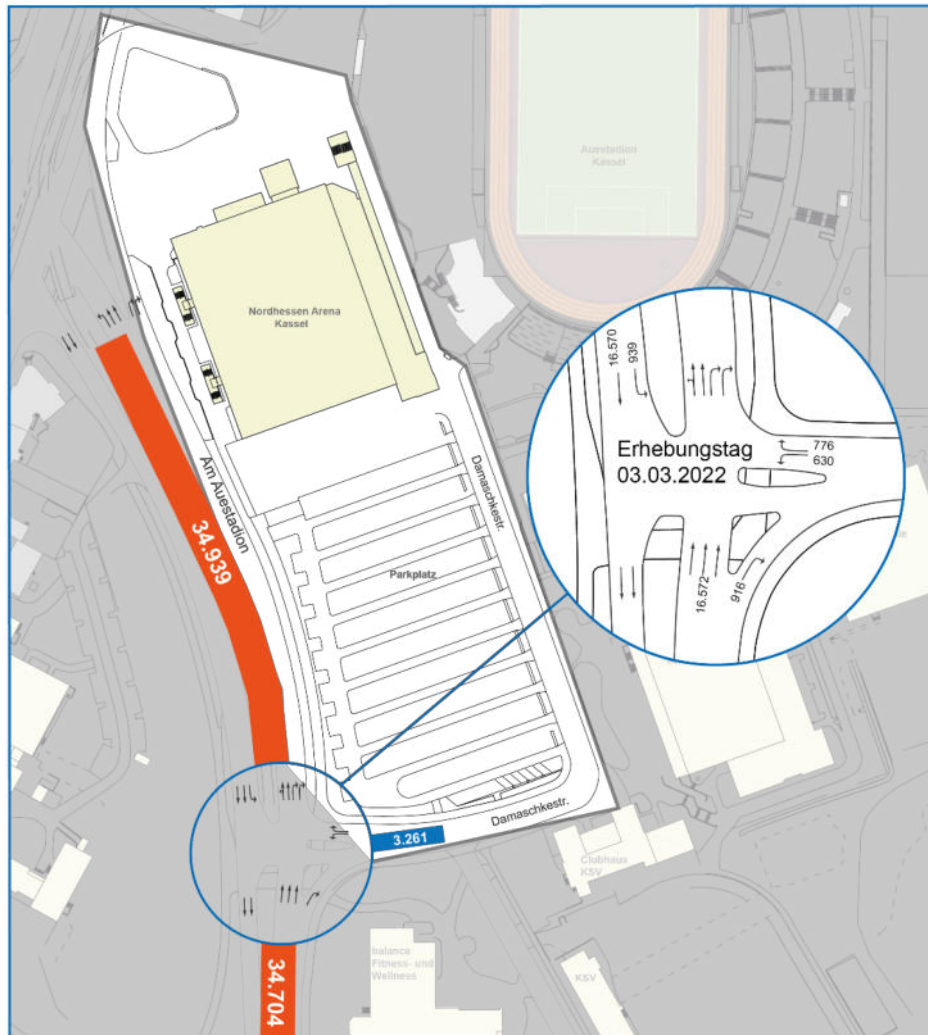
● **Karte 10: Knotenstromzählung Kfz-Verkehr 08.03.2018**



● **Karte 11:** Knotenstromzählung Kfz-Verkehr 03.03.2022

Stadt Kassel
**Verkehrs- und Mobili-
tätskonzept zur
Nordhessen Arena**

Mai 2025



Kassel

Nordhessen Arena

**Knotenstromzählung Kfz-Verkehr
Am Auestadion / Damaschkestr.**

Erhebungstag:
Donnerstag, den 03.03.2022

Gesamtdauer der Zählung:
24 Std

Erfasste Verkehrsmittel:
Krad, Busse, Lkw mit Anhänger,
Lkw ohne Anhänger, Lieferwagen

Straßenname

- Am Auestadion
- Damaschkestraße

Kfz-Belastung

- über 30.000 Kfz/Tag
- 3.000 - 4.000 Kfz/Tag

Datengrundlage: Daten der Stadt Kassel

Kartengrundlage: OpenStreetMap

Stand: Januar 2025



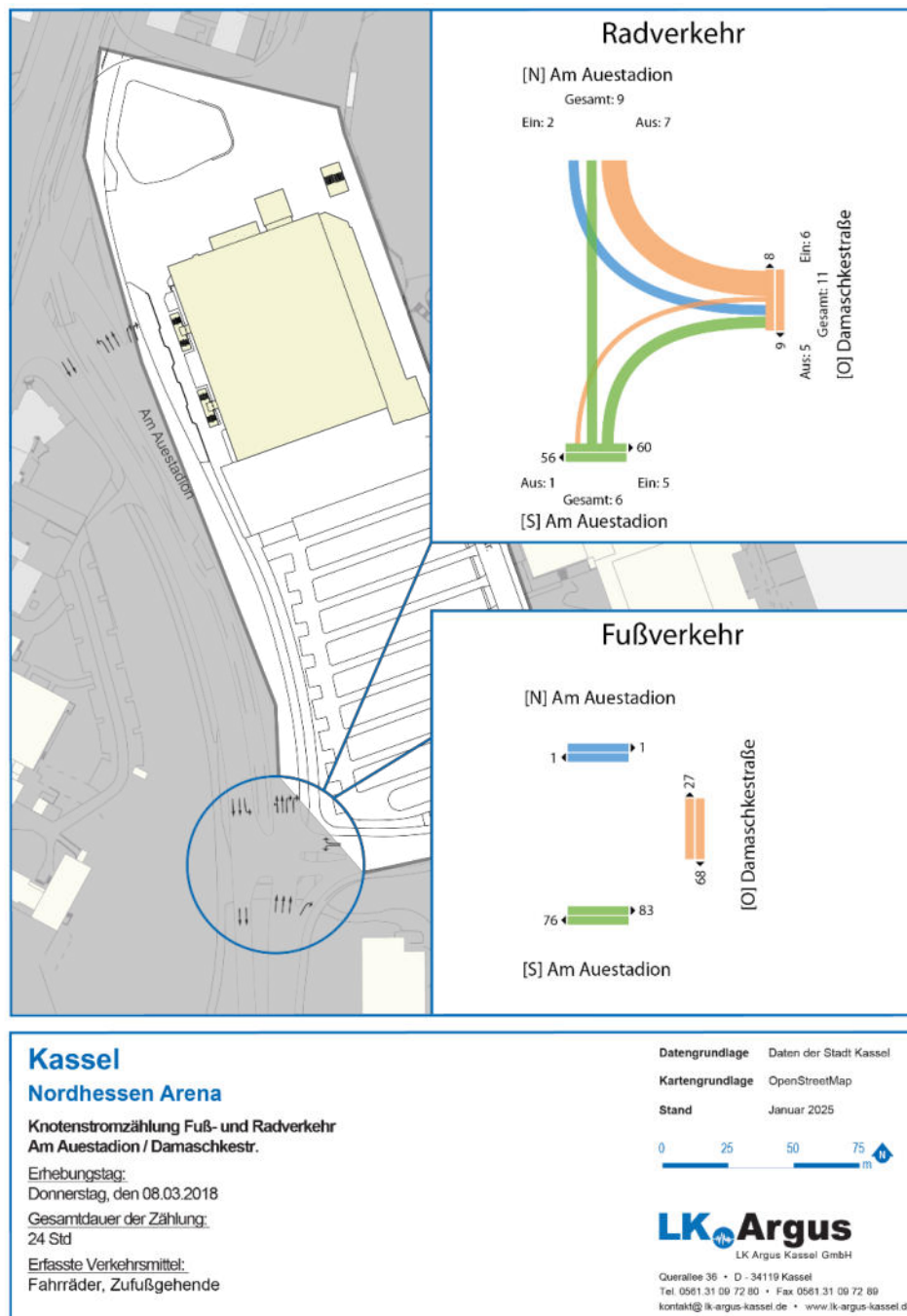
LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36 • D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89
kontakt@lk-argus-kassel.de • www.lk-argus-kassel.de

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

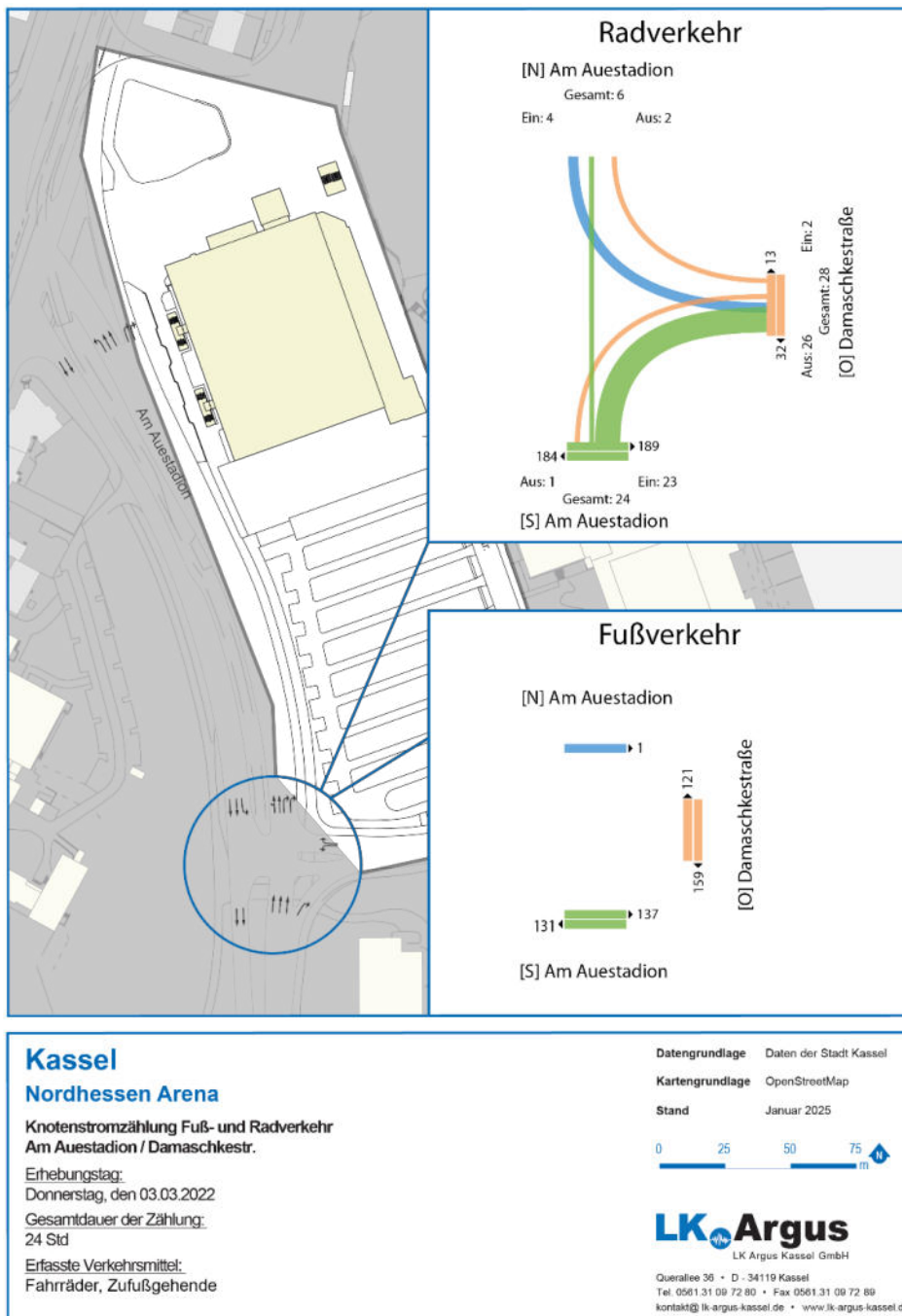
● **Karte 12: Knotenstromzählung Fuß- und Radverkehr 08.03.2018**



● **Karte 13:** Knotenstromzählung Fuß- und Radverkehr 03.03.2022

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025



4.2 Berechnung

Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit erfolgen nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)¹⁴ in der gültigen Fassung von 2015. Die Berechnungen erfolgen für den Knotenpunkt B 3/Damaschkestraße im Analysefall für das Jahr 2018 und den Prognosefall zu Veranstaltungsende.

Analysefall

Die benötigten Verkehrsmengen in der Spitzenstunde werden hierzu aus den Knotenstromzählungen der Stadt Kassel aus dem Jahr 2018 abgeleitet. Des Weiteren wird der Berechnung das bestehende Festzeitprogramm der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt zugrunde gelegt. Dieses basiert auf einer Umlaufzeit von 100 Sekunden in drei Phasen.

Gemäß den Zähldaten liegt die Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 16:00 und 17:00 Uhr bei 3.523 einfahrenden Kfz/Sph.

Werden die entsprechenden Werte für die Berechnung herangezogen, ergibt sich folgende Bewertung der Leistungsfähigkeit im Analysefall.

- **Tabelle 1:** Leistungsfähigkeitsbewertung für den Knotenpunkt B 3/Damaschkestraße im Analysefall 2018, 16 bis 17 Uhr

Knotenstrom	Fahrtrichtung/ Abbiegerichtung	Wartezeit in Sek.	Staulänge in m	QSV
B 3 Nord	GF	28,5	169	B
	GF	28,2	168	B
	LA	35,0	35	B
Damaschkestr.	RA	24,0	24	B
	LA	62,7	37	D
B 3 Süd	GF+RA	24,2		B
	GF	15,5	87	A
	GF	14,0	69	A
	GF	17,5	109	A

Die Gesamtbewertung des Knotenpunktes richtet sich nach der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) der schlechtesten Zufahrt. Dementsprechend wird

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ sowie zahlreiche Arbeitsausschüsse der FGSV-Arbeitsgruppen AG 1, AG 2 und AG 3 FGSV Verlag, Köln 2015

der Knotenpunkt mit „D“ bewertet (auf einer Skala von A bis F). Er ist damit ausreichend leistungsfähig.

Bei dem Ergebnis ist zu berücksichtigen, dass es sich um die Berechnung im Festzeitprogramm handelt. In Normalbetrieb ist die LSA verkehrsabhängig gesteuert und außerdem koordiniert. Die Grünphase für den Fußverkehr über die Furt B 3 Süd muss angefordert werden.

Prognoseplanfall

Der Prognoseplanfall widmet sich der neuen Verkehrssituation aufgrund der angestrebten Entwicklung der Nordhessen Arena mit einer zweiten Eisfläche und einem Parkhaus. Für diesen Fall lassen sich zwei grundsätzliche Szenarien beschreiben:

- Szenario Normalbetrieb
- Szenario Veranstaltung

Das Szenario Normalbetrieb betrifft die übliche Nutzung der im Umfeld befindlichen Einrichtungen, wie sie bei der Parkraumerhebung am Normalwerktag stattgefunden haben. Hierbei gibt es keine klaren Spitzenzeiten, so dass sich die Verkehre i.d.R. den Verkehrsablauf einfügen und nicht mit einer Überlastung des Knotenpunktes zu rechnen ist, obschon es in vereinzelten Umläufen innerhalb der Spitzenstunde zu mehr Wartezeit kommen kann.

Im Szenario Veranstaltung kommt es hingegen zu einem konzentrierten Zu- und vor allem Ablauf der Verkehre zu Veranstaltungsbeginn bzw. -ende. Insbesondere die Leerung des Sammelparkplatzes am Veranstaltungsende bedingt Wartezeiten in der Zufahrt Damaschkestraße,

Für diesen Fall verfügt die Signalisierung über ein gesondertes Programm, dass die Freigabezeiten für die ausfahrenden Verkehre aus der Damaschkestraße deutlich erhöht. Um den Prognosefall zu berechnen wird dieses angepasste Programm als Festzeitprogramm für die Berechnung im Veranstaltungsfall berücksichtigt.

Ferner muss im Prognosefall berücksichtigt werden, dass das Veranstaltungsende i.d.R. in den Abendstunden liegen wird und somit außerhalb der üblichen Spitzenstunden der B 3. Daher wird als Ausgangswert für die Knotenbelastung die Stunde zwischen 22 und 23 Uhr herangezogen und die Quellverkehre der Nordhessen Arena dazu addiert.

Gemäß den Zählzeiten liegt die Verkehrsbelastung in der Zeit von 22 bis 23 Uhr bei 770 einfahrenden Kfz/Sph.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Werden die entsprechenden Werte für die Berechnung herangezogen, ergibt sich folgende Bewertung der Leistungsfähigkeit im Prognosefall.

- **Tabelle 2:** Leistungsfähigkeitsbewertung für den Knotenpunkt B 3/Damaschkestraße im Prognosefall, „Veranstaltungsende“, 22 bis 23 Uhr

Knotenstrom	Fahrtrichtung/ Abbiegerichtung	Wartezeit in Sek.	Staulänge in m	QSV
B 3 Nord	GF	98,5	80	E
	GF	91,9	75	E
	LA	31,4	5	B
Damaschkestr.	RA+LA	7,6		B
	LA	19,5	89	B
B 3 Süd	RA	39,7	3	C
	GF	45,6	41	C
	GF	42,7	33	C
	GF	48,4	48	C

Die Gesamtbewertung des Knotenpunktes richtet sich nach der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) der schlechtesten Zufahrt. Dementsprechend wird der Knotenpunkt mit „E“ bewertet (auf einer Skala von A bis F). Nach dem Berechnungsfall bestehen jedoch Spielräume, die Freigabezeiten für die Verkehre in der Zufahrt B 3 Nord zu erhöhen und somit ggf. die Stufe D der Leistungsfähigkeit zu erreichen. Ferner ist bei dem Ergebnis zu berücksichtigen, dass es sich um die Berechnung im Festzeitprogramm handelt.

Außerdem ist das Folgende zu beachten:

Es muss davon ausgegangen werden, dass auch auf den anderen Zufahrten des Knotenpunktes (B 3) Mehrverkehre auftreten, die von anderen Parkplätzen im Umfeld über den Knoten fahren, so dass sich die Qualitätsstufe der Zufahrten der B 3 ggf. weiter verringern. In der Realsituation treten die Fahrzeugmengen außerdem i.d.R. pulkartig auf. Je nach Regelungen der (Ein- und) Ausfahrt aus dem Parkhaus kann es bei der Entleerung des zukünftigen Parkhauses zur weiteren Beeinflussung des Verkehrsablaufs kommen. So hätte das Warten an einer Schranke - die bei kostenpflichtiger Nutzung ggf. zur Anwendung kommt – zur Folge, dass nicht die volle Kapazität des Abflusses nutzbar ist, weil nicht alle Fahrzeuge für den Abfluss bereitstehen.

5 Defizitanalyse

Im Folgenden werden die in der Bestandsanalyse ermittelten Defizite kurz zusammengetragen.

Stadt Kassel
Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

- In dem begrünten Bereich zwischen Nordhessen Arena und der Bundesstraße befindet sich, laut Aussagen des Betreibers der Nordhessen Arena, ein potenzieller Angst- und Konfliktraum. Dies konnte im Rahmen der Bestandserhebung allerdings nicht beobachtet werden.
- Defizit in Aufenthaltsqualität (Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität (in FGZ))
- Unklare Parkverhältnisse im östlichen und nördlichen Teil der Nordhessen Arena. Flächen mit regelmäßig widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen vorhanden, insbesondere im Bereich des Haupteingangs.
- In Großteilen des Betrachtungsgebiet sind während Großveranstaltungen Fahrzeuge widerrechtlich abgestellt. Dies war vor allem im Bereich des nördlich gelegenen Haupteingangs der Eishalle, im Bereich des Taxistands und im Bereich zwischen den Räumlichkeiten der Hochschule und den Einfahrten des Sammelparkplatzes (SP 1) zu beobachten.
- (berechtigte) Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone, tlw. mit Unfällen
- Nutzungskonflikte vor Veranstaltungen möglich (Fuß- und Radverkehr, Radverkehr und Kfz)
- Gestörter Verkehrsfluss vor und nach Veranstaltungen an den Knotenpunkten Damaschkestraße/B 3 und Damaschkestraße/Damaschkestraße
- Parksuchverkehr aufgrund fehlender digitaler Parkplatzverfügbarkeitsanzeige
- Keine optimale Ausnutzung der Parkflächen im Veranstaltungsfall/am Spieltag
- Keine Radabstellanlagen in unmittelbarer Nähe zur Halle. Vorhandene Radabstellanlagen sind anderen Nutzungen zugedacht oder liegen in großer Entfernung zur Halle (z.B. Radabstellanlagen TASK-Halle)
- Aktuelle Baustellenführung mit abknickender Vorfahrt führt zu Behinderungen und Konflikten im Verkehrsfluss

6 Maßnahmenentwicklung

Auf Grundlage der Analysen und der Auslastungserhebungen werden Empfehlungen zu Maßnahmen um Umfeld der Nordhessen Arena abgegeben. Diese zielen darauf ab, die motorisierten Individualverkehre möglichst durch attraktive Angebote zu reduzieren oder verträglicher abzuwickeln und zu steuern.

Nach aktuellem Stand sind zudem noch Themen offen, die ggf. Einfluss auf die Maßnahmenvorschläge haben können. Hierzu zählen Fragestellungen der Gebühren für Parkplätze oder auch der zukünftigen Nutzungsintensität der Nordhessen Arena bzw. des gesamten Bereichs.

Ferner wird eine Einschätzung der benötigten Parkplatzanzahl vorgenommen. Dabei werden die umliegenden Nutzungen sowie parallel stattfindende Veranstaltungen im Auestadion, in der Nordhessen Arena und im „Interims-Staatstheater“ auf dem Gelände der Jägerkaserne berücksichtigt.

6.1 Prämissen der zukünftigen Nutzungsintensität und Verkehrsabläufe

Die zukünftige Rolle der Nordhessen Arena als Veranstaltungsort soll derart aussehen, dass die Arena im Prinzip der zentrale Dreh- und Angelpunkt für Veranstaltungen in Kassel sein soll und dementsprechend regelmäßig (mehrmals in der Woche) Verkehrssituationen erzeugt werden, wie sie an Spiel- und Veranstaltungstagen vorkommen.

Darüber hinaus ist in der aktuellen Planung die kostenpflichtige Bewirtschaftung des Parkhauses vorgesehen (mit bestimmten Ausnahmen). Darauf aufbauend wird angenommen, dass auf Parkflächen im Umfeld zurückgegriffen wird. Hierzu zählt vor allem der Parkplatz Giesewiesen, aber auch straßenbegleitende Parkplätze im Umfeld.

Ferner kommt es durch das Parkhaus zu veränderten Verkehrsabläufen in der Damaschkestraße. In der aktuellen Situation wird auf den Parkplatz kurz vor der Arena eingefahren und am südlichen Ende ausgefahren – es entsteht ein großer Wendekreis. Auf diese Weise können Parksuchverkehre, die keinen Platz finden ebenfalls abfließen. Diese Möglichkeit besteht im Parkhaus nicht ohne Weiteres. Sollte das Parkhaus einmal voll sein, kommt es ggf. zur Bildung von Warteschlangen oder Parksuchverkehre müssen in der Damaschkestraße wenden.

Außerdem belasten Parksuchverkehre die umliegenden Knotenpunkte.

Diese Problemstellungen sollen bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt werden.

6.2 Potenzieller Stellplatzbedarf

Einer Frage, der während der Erhebung nicht nachgegangen werden konnte, ist die nach dem potenziellen Stellplatzbedarf bei zeitgleich stattfindenden Veranstaltungen, da es diesen Fall im Erhebungszeitraum nicht gab.

Aus der Erhebung geht jedoch hervor, dass der Sammelparkplatz (SP 1) bei nur einer Veranstaltung bereits voll ausgelastet ist und es im Umfeld zu weiteren Parkvorgängen kommt. Daraus lässt sich schließen, dass der Bedarf bei zeitgleich mehreren Veranstaltungen nochmal deutlich über dem Bestandsangebot liegt.

Um eine ungefähre Einschätzung des Bedarfs zu erhalten, werden im Folgenden mögliche Ansatzpunkte zur Festlegung der notwendigen Stellplatzanzahl, insbesondere bei parallel stattfindenden Veranstaltungen u.a. Auestadion, Nordhessen Arena sowie „Interims-Staatstheater“ auf dem Gelände der Jägerkaserne dargestellt.

Dieser Ansatz basiert auf der potenziellen Gesamtanzahl von Nutzern (Besucher, Angestellte usw.) bei zeitgleichen Veranstaltungen.

Die Nordhessen Arena ist laut Statistik der offiziellen Webseite der deutschen Eishockeyliga in der Hauptrunde 2023/2024 von rund 3.900 Zuschauern besucht worden, in der Hauptrunde 2024/2025 waren es sogar 4.300 Zuschauern. Hinzu kommen weiteres Personal vor Ort (Angestellte) sowie die Teams, wobei hier lediglich für das Heimteam ein Bedarf an individuellen Stellplätzen entsteht. Man kann also von rund 4.350 Personen im Durchschnitt ausgehen.

Das Auestadion wird an Spieltagen des KSV im Schnitt von rund 2.400 Zuschauern besucht¹⁵. Daneben sind erneut Angestellte einzubeziehen, so dass rund 2.500 Personen angenommen werden. Bei Konzerten liegt die Zahl der Zuschauer deutlich höher. Es sind bis zu 30.000 Zuschauer möglich.

Das Interimstheater hat laut derzeitigen Planungen eine Kapazität von bis zu 850 Plätzen.¹⁶ Das aktuelle Staatstheater am Standort Friedrichsplatz umfasst 947 Sitzplätze.¹⁷ Die durchschnittlichen Auslastung des Theaters belief sich in der Spielzeit 22/23 auf rund 260 Zuschauer pro Veranstaltung¹⁸, aber lag noch nicht auf dem Niveau der Vor-Corona-Saison. Für Kalkulation wird daher von rund 300 Zuschauern ausgegangen, hinzu kommen bis zu 300 Angestellte¹⁹.

¹⁵ <https://www.fussballtransfers.com/stadion/auestadion>

¹⁶ <https://www.staatstheater-kassel.de/page/spielorte>

¹⁷ <https://www.staatstheater-kassel.de/page/spielorte>

¹⁸ <https://www.hna.de/kultur/kasseler-staatstheater-legt-saisonbilanz-mit-175-000-zuschauern-vor-niveau-von-vor-corona-jahren-noch-nicht-wieder-erreicht-starker-abo-zuwachs-92422267.html>

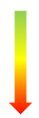
¹⁹ <https://www.kassel.de/pressemitteilungen/april/interim.php>

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Für die Betrachtung der gleichzeitigen Nutzung der drei Spielstätten kommen drei Szenarien in Frage, wenn man davon ausgeht, dass in jedem Szenario die Nordhessen Arena involviert ist. Die drei Szenarien sind aufgrund der üblichen Betriebszeiten der Spielstätten nach absteigender Wahrscheinlichkeit sortiert.

- 
1. Nutzung Nordhessen Arena und Interimstheater
 2. Nordhessenarena und Auestadion
 3. Nordhessen Arena, Auestadion und Interimstheater

● **Tabelle 3:** potenziell gleichzeitige Nutzungen mit Besucherzahlen

Nutzung	Besucheranzahl	üblicher Betrieb
Nordhessen Arena – Spieltag Huskies	4.350	i.d.R. abends ab 18:30 Uhr, mittwochs und sonntags auch früher (ab 16:00Uhr)
Auestadion – Spieltag KSV	2.500	14:00 Uhr, Fr 19:00 Uhr
Interimstheater – Spieltag	300+300 (Angestellte)	abends

Um einen groben Wert für die Anzahl der zur Veranstaltung mit dem Kfz anreisenden Personen zu erhalten, wird die Zahl der Besucher in den Szenarien 1 bis 3 mit dem Modal Split-Wert für die allgemeine Kfz-Nutzung in der Stadt Kassel für das Jahr 2023 gemäß SrV-Erhebungen herangezogen. Diese sagt aus, dass 36% der Wege mit dem Kfz erledigt werden. Je nach Art der Veranstaltung variiert dieser Wert und liegt ggf. auch höher.

Ferner muss beachtet werden, dass nicht jeder Person individuell anreist, sondern ein Kfz auch von mehreren Personen besetzt sein kann. Im Zuge von Veranstaltungen in Großarenen sind Werte von 1,5 bis 2,5 Personen je Kfz möglich (Besetzungsgrad, je nach Veranstaltung auch mehr oder weniger).

Zieht man die genannten Werte zu Besucherzahlen, Modal Split und Besetzungsgrad (2,0) heran, so bedeutet dies, dass im Szenario 1 (4.950 Besucher + Angestellte) 891 Stellplätze benötigt würden. Im Szenario 2 (6.850 Besucher + Angestellte) würden somit 1.233 Stellplätze benötigt und im Szenario 3 (7.450 Besucher) würden dementsprechend 1.341 Stellplätze benötigt.

Diese Berechnungen stellen einen groben Anhaltswert dar und sind nicht abschließend. Die Kfz-Nutzung und der Besetzungsgrad sind je nach Ziel und alternativen Angeboten sehr variabel.

Es ist zu bedenken, dass für das Interimstheater 200 Stellplätze auf dem Parkplatz der Hessischen/Niedersächsischen Allgemeinen (HNA) zur Verfügung gestellt werden sollen.²⁰

Unter den dargestellten Ausgangsbedingungen wird der benötigte Stellplatzbedarf auf rund 900 bis 1.300 Stellplätze geschätzt (bei Gleichzeitigkeit von Veranstaltungen mit 36% MIV-Anteil).

alternative Berechnung mit 50% MIV-Anteil

Allgemeine Werte beziffern den MIV-Anteil bei Theaterbesuchen mit mind. 50%, bei Sportstadien liegt der Wert zwischen 30-65% und für Arenen und Großveranstaltungen bei 45 bis 70%. Bei einem Anteil von 50% MIV-Nutzung für alle drei Nutzungen und unveränderten sonstigen Parametern läge die Spanne zwischen 1.240 und 1.860 benötigten Stellplätzen (im Szenario 1 bei 1.238, im Szenario 2 bei 1.713 und im Szenario 3 bei 1.863).

Der ermittelte Parkplatzbedarf ist von den Eingangsparametern abhängig und veränderlich. Insbesondere die Förderung MIV-unabhängiger Verkehrsangebote kann die Bedarfe reduzieren.

6.3 Abschließende Empfehlung

Um die negativen Folgen für die Verkehrsabläufe im Untersuchungsgebiet selbst als auch im Umfeld des Gebietes im Veranstaltungsfall zu minimieren werden folgende Vorschläge gemacht:

- **Schaffung von weiteren Radabstellanlagen im Umfeld der Halle**
Die Lage und Anzahl der vorhandenen Radabstellanlagen im Gebiet ist nicht ausreichend und sollte daher verbessert werden. Als Standort bieten sich die Bereiche vor der Halle an, wo aktuell illegal geparkt wird (Bereich D). Da der Bedarf an Abstellanlagen im Veranstaltungsfall voraussichtlich höher ist als die im zur Verfügung stehenden Raum herstellbare Anzahl, sollten die fest installierten Radabstellanlagen im Veranstaltungsfall durch mobile Stationen ergänzt werden. Des Weiteren sollten die Radabstellanlagen auch den Besuchern des Auestadions zur Verfügung stehen (Doppelnutzung).
- **Reaktivierung/Nutzung der temporären Straßenbahnhaltestelle vor dem Auestadion**
Die Haltestelle vor dem Auestadion wurde in der Vergangenheit ab und zu genutzt. Es soll geprüft werden, ob diese Nutzung verstetigt werden kann. Entweder durch eine feste Integration in den Fahrplan mit regulärer Bedienung oder zumindest immer dann, wenn Veranstaltungen stattfinden. Ziel soll es sein, die gefährlichen Situationen im Bereich der Haltestelle Auestadion zu entschärfen, indem die ÖPNV-Nutzenden gar nicht erst dort an der Fahrbahn unterwegs sind.
Um die Menge der Nutzenden adäquat zu bedienen, ist ggf. die Bereitstellung von zusätzlichen Wagen geboten.

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

- **Einbindung in das Parkleitsystem**
Das Parkhaus der Nordhessen Arena sollte in das Parkleitsystem der Stadt Kassel eingebunden werden, um den potenziellen Besuchern anzuzeigen, ob noch Kapazitäten frei sind, um dann möglichst auf andere Parkflächen auszuweichen. Damit soll verhindert werden, dass die Damaschkestraße durch wartende und wendende Parksuchverkehre belastet wird. Die Anzeige der freien Kapazitäten muss möglichst aus allen Richtungen und rechtzeitig erfolgen. Nach Möglichkeit sollen Verkehre gar nicht erst im Bereich der Kreuzung B 3/L.-Mond-Straße auftreten, sondern vorher auf Alternativen abgeleitet werden, welche ebenfalls beschildert sein sollten.
- **Einbeziehung weiterer Parkflächen, inkl. Ertüchtigung**
Im Umfeld der Nordhessen Arena befinden sich weitere Parkflächen, die als Alternativen zur Lenkung und Verteilung der Parkverkehre genutzt werden könnten. Von Interesse wären der Parkplatz Giesewiesen, Parkplätze an der Buga, das Parkhaus La Strada und der Parkplatz der HNA. Die letzten beiden Flächen sind in Besitz von privaten Personen oder Unternehmen, weshalb die Möglichkeiten zunächst zu klären wären. U.U. sind die Parkflächen zu ertüchtigen.
- **Wegeverbindungen stärken**
Darüber hinaus ist es wichtig, die Wegeverbindungen zwischen der Nordhessen Arena und den Parkplätzen zu stärken. Dies gilt insbesondere für eine gut begehbare und beleuchtete Verbindung zwischen dem Parkraum Giesewiesen und der Nordhessen Arena. Bei einer sehr hohen Nachfrage wäre eine optionale Pendelbus-Verbindung zwischen den Parkplätzen an der Buga und der Nordhessen Arena denkbar.
- **Reisebusse**
Da bei einigen Spielen Auswärtsfans in Reisebussen anreisen, wäre eine Drop-Off-Area, beispielsweise im Bereich des Parkraums Giesewiesen sinnvoll, um zu verhindern, dass die Reisebusse die Damaschkestraße befahren und dort wenden.
- **Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung des Umweltverbunds**
Die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel zur An- und Abreise kann durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit unterstützt werden. Hierzu gehört die rechtzeitige Information der Veranstaltungsbesucher über ÖPNV-Angebote und Fahrradwege über Veranstaltungsw Webseiten, Eintrittskarten, Social Media sowie lokale Medien. Besonders wirksam ist die Einführung eines Kombi-Tickets in Kooperation mit dem NVV, bei dem die ÖPNV-Nutzung im Kasseler Stadtgebiet im Veranstaltungsticket enthalten ist.
- **Mobilitätsmanagement und Veranstaltungskoordination**
Zur besseren verkehrlichen Steuerung bei Großveranstaltungen in der Nordhessen Arena sowie den umliegenden Einrichtungen wird die Einrichtung

eines übergreifenden Mobilitätsmanagements empfohlen. Dieses soll als Koordinationsstelle für Veranstalter, Verkehrsbetriebe, Ordnungsbehörden und die Stadt Kassel fungieren. Ziel ist die frühzeitige Planung von An- und Abreiseverkehren, die Abstimmung von Parkraumangeboten und der reibungslose Ablauf bei gleichzeitigen Nutzungen im Veranstaltungsumfeld. Flankierend sollte ein standardisierter Mobilitätsleitfaden entwickelt werden, der für alle Veranstalter verbindlich ist und Hinweise zu Verkehrsführung, Parkregelungen, Lieferverkehren, fußläufiger Erreichbarkeit, Radverkehrsinfrastruktur sowie Empfehlungen zur ÖPNV-Nutzung enthält. Zur Adressierung der beobachteten Begegnungsfälle von Radverkehr und wartenden Gästen ist ggf. die Ordnung der Warteschlangen mit Personenleitsystemen sinnvoll.

- großräumigere Betrachtung der Verkehrsabläufe inkl. Verkehrssimulation (VISSIM)

Im Rahmen dieses Konzeptes ist der Untersuchungsbereich nicht ausreichend, um die Gesamtzusammenhänge zum Themenfeld Parken allumfänglich abzubilden. Um die Verkehrsabläufe mit sich überlagernden Parksuchverkehrsströmen an den Knotenpunkten, im Zusammenspiel mit den Ein- und Ausfahrten aus dem Parkhaus und weiterer Stellplatzangebote zu beurteilen, sollten eine Analyse in einem großräumigeren Ausschnitt stattfinden und die Verkehrsabläufe simuliert werden.

- Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung des Areals mit all seinen Verkehrsabläufen bedarf weiterer Überarbeitungen. Es ist zeitnah ein tragfähiges Gesamtkonzept zu erarbeiten, wie die verkehrliche Erschließung des Geländes erfolgen soll.

Stadt Kassel

Verkehrs- und Mobilitätskonzept zur Nordhessen Arena

Mai 2025

Tabellenverzeichnis

• Tabelle 1: Leistungsfähigkeitsbewertung für den Knotenpunkt B 3/Damaschkestraße im Analysefall 2018, 16 bis 17 Uhr	36
• Tabelle 2: Leistungsfähigkeitsbewertung für den Knotenpunkt B 3/Damaschkestraße im Prognosefall, „Veranstaltungsende“, 22 bis 23 Uhr	38
• Tabelle 3: potenziell gleichzeitige Nutzungen mit Besucherzahlen	42

Abbildungsverzeichnis

• Abbildung 1: Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	2
• Abbildung 2: Planungsstand zur Erweiterung der Nordhessen Arena mit Parkhaus	3
• Abbildung 3: Belegung des Sammelparkplatzes 1 an drei unterschiedlichen Tagen in der Zeit von 8 bis 23 Uhr	25
• Abbildung 4: Belegung der Privatfläche (SP 2) an drei unterschiedlichen Tagen in der Zeit von 8 bis 23 Uhr	26
• Abbildung 5: Auslastungen der einzelnen Parkbereiche A bis F in der höchstbelegten Spitzenstunde über alle Erhebungstage (21:00 Uhr), getrennt nach Art des Tages (Normal, Huskies, Veranstaltung)	28

Kartenverzeichnis

• Karte 1: straßenräumliche Funktion und relevante Nutzungen	7
• Karte 2: Geschätzte Nutzungsansprüche umliegender Nutzungen auf den Sammelparkplatz	9
• Karte 3: Verkehrsorganisation fließender Kfz-Verkehr	11
• Karte 4: ÖPNV/SPNV-Erschließung und ein- und aussteigende Personen an der Haltestelle Auestadion	13
• Karte 5: Verkehrsorganisation Fuß- und Radverkehr	15
• Karte 6: Unfall- und Gefahrenorte im Untersuchungsgebiet	17
• Karte 7: Rettungsflächen unter Berücksichtigung der Hallenerweiterung	19
• Karte 8: Bestand ruhender Kfz-Verkehr	22
• Karte 9: Knotenstromzählung Kfz-Verkehr 08.03.2018	32
• Karte 10: Knotenstromzählung Kfz-Verkehr 03.03.2022	33
• Karte 11: Knotenstromzählung Fuß- und Radverkehr 08.03.2018	34
• Karte 12: Knotenstromzählung Fuß- und Radverkehr 03.03.2022	35

LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36

D-34119 Kassel

Tel. 0561.31 09 72 80

Fax 0561.31 09 72 89

kassel@lk-argus.de