



## Beschlussvorlage

TOP:  
Vorlagen-Nummer: **VI/2016/02534**  
Datum: 07.03.2017  
Bezug-Nummer.  
PSP-Element/ Sachkonto:  
Verfasser: FB Planen  
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	14.03.2017	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	29.03.2017	öffentlich Entscheidung

**Betreff: Machbarkeitsstudie Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring**

### Beschlussvorschlag:

1. Der Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring in Halle (Saale) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Voraussetzungen (Baugrund-, Schallgutachten) einer Ausschreibung für Bau und Betrieb eines Parkhauses hinter dem Opernhaus zwischen Kapellengasse und Unterberg, entsprechend Teil 3 des Abschlussberichts (Wirtschaftlichkeitsanalyse für eine neue Parkierungsanlage) zu schaffen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Investorenauswahlverfahren für Bau und Betrieb des genannten Parkhauses ohne Investitionszuschuss der Stadt auf der Grundlage eines funktionalen Leistungsverzeichnisses durchzuführen und dem Stadtrat einen Vergabevorschlag zur Beschlussfassung vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die in Teil 4 des Abschlussberichts empfohlenen begleitenden Maßnahmen mit den betreffenden Einrichtungen und Unternehmen mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung abzustimmen.

Uwe Stäglin  
Beigeordneter

**Finanzielle Auswirkungen:** ca. 23 T€ für Gutachten  
(PSP-Element 1.51107, Sachkonto 54310700)

## **Zusammenfassende Sachdarstellung** **Machbarkeitsstudie Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadttring** **(Beschlussvorlage)**

Im nördlichen Teil der Altstadt von Halle (Saale) sowie am angrenzenden Altstadttring zwischen Friedemann-Bach- und Joliot-Curie-Platz herrscht für hiesige Verhältnisse vergleichsweise hoher Parkdruck. Dieser wird in erster Linie hervorgerufen durch eine hohe und wachsende Bewohnerzahl sowie Kunden von Geschäften und Besucher der hier ansässigen Gastronomiebetriebe, des Universitätscampus<sup>1</sup>, der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina, des Landeskunstmuseums Moritzburg, der Oper Halle und der Theaterbühnen. Keine der Einrichtungen verfügt über eine eigene Parkieranlage. Die nächstgelegene öffentliche Tiefgarage im Händelhauskarree ist 100 bis 330 m (Luftlinie) von den Zielen entfernt. Im Straßenraum sind nennenswerte Mengen an Stellplätzen nur entlang des Altstadttrings vorhanden (Höchstparkdauer Mo-Fr 7-19 Uhr und Sa 7-16 Uhr: 3 h). In der Altstadt selbst wird demnächst und im benachbarten Innenstadtgürtel ist bereits der Parkraum bewirtschaftet (Kurzzeitparken mit Parkschein und Bewohner mit Ausweis). Hinzu kommt das städtebauliche Ziel, die Aufenthaltsqualität am Moritzburgring und auf dem Friedemann-Bach-Platz perspektivisch zu Lasten des ruhenden Verkehrs zu erhöhen.

Die Parkraumerfassung (Bestandsanalyse; siehe Teil 1 der Machbarkeitsstudie im Anhang) dokumentiert, dass nur wenig freie Kapazitäten bestehen. Vor allem in den Abendstunden, während der Veranstaltungen, nehmen Nutzerkonkurrenz und Parkdruck im Untersuchungsgebiet um die Oper noch deutlich zu. Künftig werden eine weitere Zunahme der Parkraumnachfrage sowie durchgängig kritische Belegungsgrade von über 90 % und in den Spitzenstunden von über 100 %<sup>1</sup> erwartet. Im Fall einer Reduzierung der öffentlichen Stellplätze würde die Belegung fast durchgängig auf über 100 % ansteigen. Je nach Tag und Uhrzeit wären bis zu 145 zusätzliche Stellplätze nötig, um die Parkraumnachfrage zumindest auf 100 % zu senken.

Aufgrund des bestehenden und zu erwartenden Parkdrucks im Untersuchungsgebiet wurde eine vertiefende Untersuchung von Optionen zur Erweiterung des öffentlich zugänglichen Stellplatzangebots empfohlen und durchgeführt (Standortanalyse; siehe Teil 2 der Machbarkeitsstudie im Anhang). Dabei waren Flächen für eine neue Parkieranlage zu identifizieren, die eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs weg vom öffentlichen Straßenraum ermöglicht und zu einer Reduzierung des Nachfrageüberhangs insbesondere in den Abendstunden beitragen kann. Die Hälfte der acht sondierten Standorte (Pfälzer Ufer, Friedemann-Bach-Platz, Universitätsring, Kapellengasse/Unterberg, Joliot-Curie-Platz, Marthastraße, Weidenplan, Jägerplatz/Große Wallstraße) wird nach verkehrlichen Aspekten als gut oder sehr gut bewertet. Für ein Parkhaus hinter der Oper zwischen Kapellengasse und Unterberg werden planerische und rechtliche Realisierbarkeit am höchsten eingeschätzt (Flächenzuschnitt, Kommunaleigentum, Denkmalschutz, Baum- und Leitungsbestand). Daher wurde für diesen Standort eine Wirtschaftlichkeitsanalyse für ein Parkhaus empfohlen.

---

<sup>1</sup> Parkraumnachfrage von über 100 % bedeutet, dass mehr Kfz abgestellt sind als Parkraum legal vorhanden ist. Es wird widerrechtlich in Kreuzungsbereichen, auf Gehwegen etc. geparkt.

In diesem dritten Teil der Machbarkeitsstudie (siehe Anhang) wurde untersucht,

- wie viele Stellplätze aus verkehrlicher Sicht in einer etwaigen Parkierungsanlage zu schaffen wären,
- wie viele Stellplätze sich auf der verfügbaren Fläche bautechnisch realisieren lassen und
- ob die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Finanzierung der Parkierungsanlage gegeben sind.

Unter Berücksichtigung von Entwicklungsreserven für die Bewältigung von Spitzenverkehren an Tagen mit einem besonders hohen Verkehrsaufkommen (z. B. Altstadtfeiern, Adventstage) sollte eine zukünftige Parkierungsanlage am Standort hinter dem Opernhaus nach verkehrlichen Gesichtspunkten mit 182 Stellplätzen ausgestattet sein (143 Stellplätze aktuell erforderlich, darin Ausgleich für 39 am Standort infolge der Bebauung wegfallende Stellplätze; plus 39 Stellplätze als Reserve<sup>2</sup>).

Die bautechnische Vorplanung ergab für das anspruchsvolle Grundstück eine realisierbare Kapazität von maximal 175 Stellplätzen in der Bauart eines Rampenparkhauses. In Halbgeschossbauweise lassen sich rund 165 Stellplätze realisieren, wobei der Baukörper deutlich kürzer und dadurch preiswerter herzustellen ist (Bau- inkl. Baunebenkosten von rd. 2,89 Mio. € brutto bzw. rd. 2,68 Mio. € brutto). Für die Bewertung der möglichen Projektfinanzierung wurden zudem die Betriebskosten und die Einnahmepotenziale (unter Zugrundelegung der Tarife der Tiefgarage Hansering) kalkuliert.

Das Grundstück soll per Erbbaurechtsvertrag einem privaten Investor zur Verfügung gestellt werden, um hierauf nach städtischen Vorgaben ein Parkhaus zu errichten und langfristig zu betreiben. Nach der Vertragslaufzeit, üblicherweise 20-40 Jahre, selten auch bis 50 Jahre, ginge das Objekt ins Eigentum der Stadt über. Es wurden zunächst Finanzierungsmodelle unter den Kapitalmarktbedingungen von Anfang 2016 untersucht, bei denen die Stadt das Bauland entgeltfrei überlässt. Mit verschiedenen Konstellationen von Eigenkapitalquote, Darlehenszinssatz und Vertragslaufzeit ist das Projekt ohne Investitionskostenzuschuss der Stadt wirtschaftlich darstellbar. Bei einer Vertragslaufzeit von 40 Jahren und einem Eigenkapitaleinsatz von 30 % ist durch den Investor sogar ein jährlicher Erbbauzins von 67.000 € brutto leistbar, ohne dass ein Investitionskostenzuschuss erforderlich wird. Die teurere Variante, Rampenparkhaus mit 175 Stellplätzen, würde im Durchschnitt fünf Jahre längere Vertragslaufzeiten für die Refinanzierung des eingesetzten Kapitals erfordern.

Dieses positive Ergebnis, insbesondere mit Blick auf die Untersuchungen von 2005/2006 zu einem Parkhaus am gleichen Standort, rührt in erster Linie aus einer einfacheren Bauweise<sup>3</sup> und den gegenwärtig überaus günstigen Kapitalmarktbedingungen. Es wird gutachterlich empfohlen, das Projekt zu realisieren, bevor sich die Darlehenszinssätze wieder signifikant erhöhen.

Die vorliegenden Varianten der Vorplanung eines Parkhauses wurden daher innerhalb der Stadtverwaltung einer ersten Beurteilung hinsichtlich der Belange von Denkmal- und Immissionsschutz sowie Bauordnungs- und Straßenrecht unterzogen.

Denkmalschutz: Das vom Vorhaben betroffene Areal ist Bestandteil eines archäologischen Flächendenkmals. Daher unterliegen sämtliche Erdingriffe der denkmalrechtlichen Genehmigungs- und Dokumentationspflicht. Zudem befinden sich die Grundstücke in einem bau- und kunstdenkmalpflegerisch bedeutsamen Denkmalsbereich. Für die Gebäudehülle

---

<sup>2</sup> Das würde u.a. die Entfernung von 10-15 Stellplätzen auf dem F.-Bach-Platz und am Moritzburging abdecken, um hier richtlinienkonforme Fahrgassenbreiten zu erlangen.

<sup>3</sup> Es muss nicht mehr eine damals erwogene Erweiterung des Opernhauses berücksichtigt werden.

sind im Sinne der Eingriffsminimierung ggf. Sonderlösungen zu entwickeln, die trotz Systembauweise eine adäquate Einfügung des Parkhauses in den umgebenden Denkmalsbereich gewährleisten.

Immissionsschutz: Der Baukörper darf keinesfalls Immissionsrichtwertüberschreitungen an der umgebenden Wohnbebauung hervorrufen, da Schallschutzfenster keine zulässige Abhilfemaßnahme sind. Unter folgenden Bedingungen ist es sehr wahrscheinlich, eine aus Sicht des Immissionsschutzes zulässige Gebäudevariante zu realisieren:

- Die Fassade ist schalltechnisch „geschlossen“. → *in Vorplanung beachtet*
- Die Gebäudedecken innen sind schallabsorbierend. → *in Vorplanung beachtet*
- Die Fahrwege im Gebäudeinneren haben keine oder eine nur geringe Steigung. → *in Vorplanung beachtet*
- Es finden möglichst wenig Fahrzeugwechsel auf den Stellplätzen statt. → *aber: stadtplanerisch und betriebswirtschaftlich hoher Kurzparkeranteil sinnvoll*

Abweichungen von den genannten Bedingungen können verursachen, dass die Schallabstrahlung der Fassade und des Dachs mit erhöhten Kosten verringert werden muss. Der aktuelle Planungsstand muss einem Schallgutachten unterzogen werden, um die schalltechnisch erforderlichen Baudetails in einer optimierten Variante zu ermitteln.

Darin ist auch zu klären, inwiefern der Abfahrtsverkehr im Bereich Unterberg/Kapellengasse einen Anspruch der betroffenen Wohn- und Schlafräume auf Schallschutzfenster oder sogar schallgedämmte Lüftungseinrichtungen erzeugt. Die Kosten dafür wären dann noch zu ermitteln und zu berücksichtigen. Möglicherweise verfügen jedoch die anspruchsberechtigten Gebäude bereits heute über ausreichend dimensionierten Schallschutz.

Straßenrecht: Die Einziehung des öffentlichen Parkraums in Kapellengasse und Unterberg ist denkbar, wenn er in vertretbarer Entfernung gleichwertig substituiert wird. Die Ersatzherstellung ist als Bestandteil des Vorhabens anzusehen. Der Stadt würden bei ersatzlosem Wegfall der seit 2006 bewirtschafteten Stellplätze Parkgebühren in Höhe von durchschnittlich ca. 14.650 €/a verlustig gehen.<sup>4</sup>

Planungsrecht: Nach erster Sichtung der bislang vorliegenden Unterlagen kann eine planungsrechtliche Zulässigkeit der Nutzung am Standort bestätigt werden.

Im nächsten Schritt müssen die Erkenntnisse über die Baufläche und den potenziellen Baukörper vervollständigt werden. Dazu bedarf es eines entsprechend der Vorplanung des Parkhauses qualifizierten Baugrundgutachtens und einer Bestimmung der voraussichtlich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen. Diese Ingenieurleistungen sind durch die Stadt zu beauftragen (siehe Beschlusspunkt 2).

Die Ausschreibung von Bau und Betrieb des Parkhauses soll anschließend auf Grundlage der vorliegenden Vorplanung samt der noch zu erstellenden Gutachten erfolgen (siehe Beschlusspunkt 3)<sup>5</sup>. Dem Stadtrat bleibt es vorbehalten zu entscheiden, ob und mit wem der Erbbaurechtsvertrag letztlich geschlossen wird.

---

<sup>4</sup> Der an anderer Stelle zufließende Erbbauzins kann per Saldo zu Mehreinnahmen für die Stadt führen.

<sup>5</sup> Bei Neubauvorhaben für öffentliche Parkierungsanlagen, die unter komplizierten bautechnischen Rahmenbedingungen in der Innenstadt realisiert werden sollten, wird in der Regel eine Entwurfsplanung durchgeführt, um die Kosten und die Anforderungen genau zu ermitteln. Da es für diesen Standort jedoch bereits zahlreiche Voruntersuchungen gibt und das bauliche Konzept eines Fertigteilparkhauses favorisiert wird, könnte dem Gutachter zufolge auf eine Entwurfsplanung verzichtet werden. In solchem Fall sei zumindest ein Baugrundgutachten zu erstellen, das zusammen mit dem Lärmschutzgutachten und den sonstigen baurechtlichen Vorgaben Bestandteil der funktionalen Ausschreibung ist.

Die begleitenden Maßnahmen in Teil 4 der Machbarkeitsstudie (siehe Anhang) sollen eine effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsangebote (Tiefgaragen, Parkplätze, ÖPNV) bewirken, z.B. durch den Verkauf von Kombi-Tickets für kulturelle Veranstaltungen (siehe Beschlusspunkt 4). Die Maßnahmen sind auch im Fall eines neuen Parkhauses relevant; ohne bzw. vor dessen Bau indes umso wichtiger.

#### Vor- und Nachteile der (Parkhaus-)Planung

PRO	CONTRA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• mehr und bessere Parkmöglichkeiten für Bewohner, Besucher und Kunden im Bereich des nördlichen Altstadtrings</li> <li>• Verlagerung eines Anteils des ruhenden Verkehrs vom öffentlichen Straßenraum in einen Baukörper</li> <li>• weniger widerrechtliches Parken auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen</li> <li>• weniger Parksuchverkehr im Nahumfeld</li> <li>• Schließen einer großen Baulücke</li> <li>• voraussichtlich Einnahme von zunächst Erbbauzins, später Parkgebühren (nach Rückfall des Objekts an die Stadt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage und Kapazität des Parkhauses für etwaigen Ersatz des Parkplatzes Friedemann-Bach-Platz nicht optimal</li> <li>• Induzierung von Kfz-Verkehr zur Innenstadt, Schwächung des Umweltverbunds</li> <li>• Verhinderung einer anderweitigen Nutzung der Potenzialfläche</li> <li>• Kosten und Personalaufwand für Vorbereitung und Abwicklung des Projekts und nach Rückfall des Parkhauses</li> <li>• wirtschaftliches Risiko nach Rückfall des Parkhauses an die Stadt</li> </ul>

Die Einhaltung des Lärmschutzes vorausgesetzt, werden Bau und Betrieb eines Parkhauses hinter dem Opernhaus als familienverträglich eingeschätzt (siehe Formblatt in Anlage 5). Insbesondere führt das zusätzliche Parkraumangebot zu einem geringeren Parkdruck in den umliegenden Wohnquartieren und damit zu weniger widerrechtlich abgestellten Fahrzeugen auf Gehwegen und in Kreuzungsbereichen.

#### **Anlagen:**

- Anlage 1 Machbarkeitsstudie – Teil 1: Bestandsanalyse (inkl. Anhang)
- Anlage 2 Machbarkeitsstudie – Teil 2: Standortanalyse
- Anlage 3 Machbarkeitsstudie – Teil 3: Wirtschaftlichkeitsanalyse (inkl. Anhang)
- Anlage 4 Machbarkeitsstudie – Teil 4: Begleitende Maßnahmen
- Anlage 5 Familienverträglichkeitsprüfung (Formblatt)