



Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring
in Halle (Saale)

Teil 2: Standortanalyse
für eine neue Parkierungsanlage



15. Juli 2016

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring in Halle (Saale)

Teil 2: Standortanalyse für eine neue Parkierungsanlage

Auftraggeber

Stadt Halle (Saale)

Fachbereich Planen/Abt. Verkehrsplanung

Hansering 15

06108 Halle (Saale)

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Schicklerstraße 5-7

D-10179 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing (FH) Ivan Kosarev

Anne-Susan Hänisch, M.Sc.

Berlin, 15. Juli 2016



1	Aufgabenstellung	1	Stadt Halle (Saale)
2	Zielgruppen	2	Machbarkeitsstudie
3	Standorte	3	Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadttring
	3.1 Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)	4	Teil 2:
	3.2 Friedemann-Bach-Platz	6	Standortanalyse für
	3.3 Universitätsring (Mittelstreifen; Abschnitt zwischen Große Ulrichstraße und Kaulenberg)	8	eine neue Parkierungs-
	3.4 Kapellengasse / Unterberg	10	anlage
	3.5 Joliot-Curie-Platz	12	(Abschlussbericht)
	3.6 Marthastraße	14	15. Juli 2016
	3.7 Weidenplan	16	
	3.8 Jägerplatz / Große Wallstraße	18	
4	Bewertungsmethodik	21	
	4.1 Bewertungskategorien	21	
	4.2 Gewichtung	22	
	4.3 Bepunktung und Bewertung	23	
	4.4 Kriterienausprägung	23	
5	Ergebnisse	26	
	5.1 Verkehrliche Aspekte	26	
	5.1.1 Fußläufige Entfernungen	26	
	5.1.2 Verkehrserschließung	27	
	5.1.3 Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkieranlagen	29	
	5.2 Weitere Belange	29	
6	Zusammenfassung und Empfehlungen	32	
	Tabellenverzeichnis	33	
	Abbildungsverzeichnis	33	



1 Aufgabenstellung

Im nördlichen Teil der Altstadt von Halle (Saale) sowie am angrenzenden Altstadtring zwischen Friedemann-Bach- und Joliot-Curie-Platz herrscht vergleichsweise ein hoher Parkdruck. Er wird hervorgerufen durch die Nachfrage von verschiedenen Nutzergruppen wie Bewohnern und Besuchern. Mit der Leopoldina, dem Universitätscampus, der Oper Halle, der Kulturinsel etc. befinden sich im Gebiet wesentliche Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, die eine hohe Nachfrage an Veranstaltungstagen induzieren. Diese Veranstaltungseinrichtungen verfügen über keine eigenen Parkieranlagen. Es gibt auch sonst im Gebiet keine öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, die die erhöhte Nachfrage in den Abendstunden aufnehmen könnten.

Aktuelle belastbare Daten zur tatsächlichen Parkraumsituation sind zurzeit nicht verfügbar. Daher sollte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt werden.

Die Machbarkeitsstudie untersucht in diesem Zusammenhang:

- I Aktuelle Parkraumsituation im Gebiet und Bewertung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit der Errichtung von Parkieranlagen außerhalb des öffentlichen Straßenraums – Bestandsanalyse,
- II.1 An welchen Standorten ist eine Errichtung von Parkieranlagen sinnvoll – Standortanalyse für eine neue Parkieranlage,
- II.2 Unter welchen Bedingungen ist eine Parkieranlage wirtschaftlich betreibbar – Wirtschaftlichkeitsanalyse für eine neue Parkieranlage,
- III Welche begleitenden Maßnahmen sind zur Bewältigung der Nachfrage im Gebiet an Veranstaltungstagen sinnvoll – Begleitende Maßnahmen.

Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse der durchgeführten Recherche und Beurteilung von relevanten Standorten für eine neue Parkieranlage zusammen (Teil: Standortanalyse, II.1).

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkieranlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

2 Zielgruppen

Als Hauptzielgruppen für eine neue Parkierungsanlage wurden in der Aufgabenstellung der vorliegenden Untersuchung definiert:

- Kurzparker im Bereich der nördlichen Altstadt
- Veranstaltungsverkehre der besucherintensiven Einrichtungen wie Leopoldina, Moritzburg, Opernhaus, Martin-Luther-Universität und Kulturinsel.

Insbesondere die Veranstaltungsverkehre von Leopoldina und Moritzburg beanspruchen den städtebaulich wertvollen Friedemann-Bach-Platz und belasten die benachbarten Straßenräume und Wohnquartiere stark.

Darüber hinaus können auch Bewohner oder Berufspendler als Dauerparker von einer neuen Anlage profitieren.

Die Errichtung einer neuen Parkierungsanlage in der nördlichen Altstadt von Halle (Saale) macht aus verkehrlicher Sicht dann einen Sinn, wenn sie

- von den Nutzern (Zielgruppen) angenommen wird und
- nicht in einem direkten Wettbewerb zu bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen steht.



3 Standorte

Im Rahmen der durchgeführten Bestandsanalyse wurden Straßenräume identifiziert, in denen ein besonders hoher Parkdruck durch Kurzparker herrscht. Das sind die Parkkapazitäten entlang des Altstadtringes sowie hierzu angrenzende Bereiche. Parallel zu den Erhebungen der Nachfrage wurden alle Flächen aufgenommen, die nicht bebaut sind sowie solche, die als Parkplätze genutzt werden, und auf Grund ihrer Lage, Größe und Straßenanbindung als Potenzialflächen für die Errichtung von neuen Anlagen in Frage kommen. Diese Flächen werden nun vertieft auf ihre Eignung hin untersucht.

Es wurden acht Standorte als untersuchungsrelevant herausgearbeitet (Abbildung 1):

- A Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)
- B Friedemann-Bach-Platz (Parkplatz)
- C Universitätsring (Mittelstreifen; Abschnitt zwischen Große Ulrichstraße und Kaulenberg)
- D Kapellengasse / Unterberg
- D Joliot-Curie-Platz
- E Marthastrasse (Parkplatz zwischen Joliot-Curie-Platz und Kindlebengasse)
- G Weidenplan (Parkplatz nordöstlich August-Bebel-Straße)
- H Jägerplatz / Große Wallstraße (Fläche zwischen leerstehendem Schulgebäude der Jägerschule und Botanischem Garten)

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

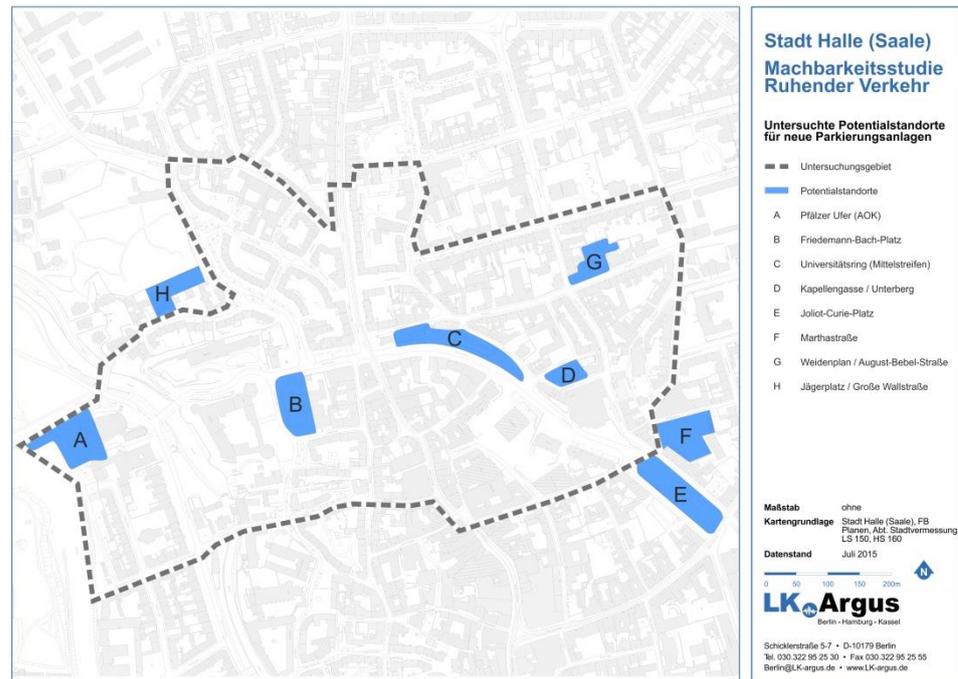
15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 1: Lage der untersuchten Standorte



3.1 Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)

- fußläufige Entfernungen

Tiefelage im Vergleich zu den Zielen

- Leopoldina	380 m
- Moritzburg	400 m
- Oper	920 m
- Kulturinsel	720 m
- Martin-Luther-Universität	750 m
- Tiefgarage Händelhaus-Karree	680 m
- Tiefgarage Hansering	1.300 m

- Verkehrserschließung

- großräumige Anfahrt über westlichen Altstadtring
- Zufahrt direkt über Robert-Franz-Ring

- Flächenverfügbarkeit
 - Eigentum Dritter (AOK; privat)
 - verfügbare Fläche 65,0 m x 70,0 m
- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand: Parkplatz für die Beschäftigten der AOK (125 Stellplätze);
 - abgezaunt, in den Abend-/Nachtstunden und an Wochenenden nicht zugänglich / abgeschlossen
 - im Überschwemmungsgebiet gelegen
 - Bebauung baurechtlich kompliziert bis ausgeschlossen
- Nachbarbebauung
 - Verwaltungsgebäude (AOK)
 - Grünflächen Uferbereich

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 2: Pfälzer Ufer (AOK) – Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Abbildung 3: Pfälzer Ufer (AOK) – Bestand



3.2 Friedemann-Bach-Platz

- fußläufige Entfernungen
 - Leopoldina 170 m
 - Moritzburg 60 m
 - Oper 540 m
 - Kulturinsel 380 m
 - Martin-Luther-Universität 370 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 340 m
 - Tiefgarage Hansering 980 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über Altstadtring
 - Zufahrt direkt über Moritzburgring
- Flächenverfügbarkeit
 - städtisches Eigentum
 - verfügbare Fläche 35,0 m x 85,0 m

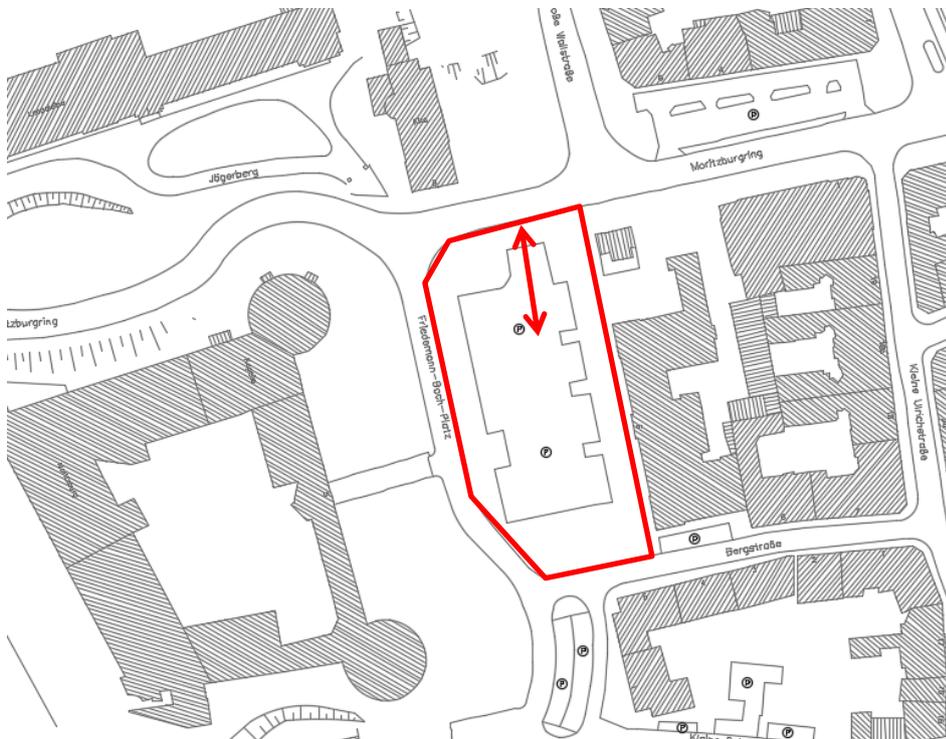
- Bebaubarkeit
 - Bebauung (Hochbau) aufgrund städtebaulicher Bedeutung und Denkmalschutz kompliziert bis ausgeschlossen
 - Nutzung im Bestand: öffentlich zugänglicher Parkplatz (75 Pkw- und 2 Bus-Stellplätze) und Aufenthaltsflächen
 - Fernheiztrasse
 - schützenswerter Baumbestand
 - archäologische Funde nicht auszuschließen
- Nachbarbebauung
 - Moritzburg
 - Leopoldina
 - Martin-Luther-Universität
 - Wohnbebauung

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 4: Friedemann-Bach-Platz - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 5: Friedemann-Bach-Platz – Bestand



**3.3 Universitätsring (Mittelstreifen; Abschnitt zwischen
Große Ulrichstraße und Kaulenberg)**

- fußläufige Entfernungen
 - Leopoldina 370 m
 - Moritzburg 350 m
 - Oper 220 m
 - Kulturinsel 290 m
 - Martin-Luther-Universität 160 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 420 m
 - Tiefgarage Hansering 670 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über Altstadtring
 - Zufahrt direkt über Universitätsring
- Flächenverfügbarkeit
 - städtisches Eigentum
 - verfügbare Fläche 35,0 m x 140,0 m

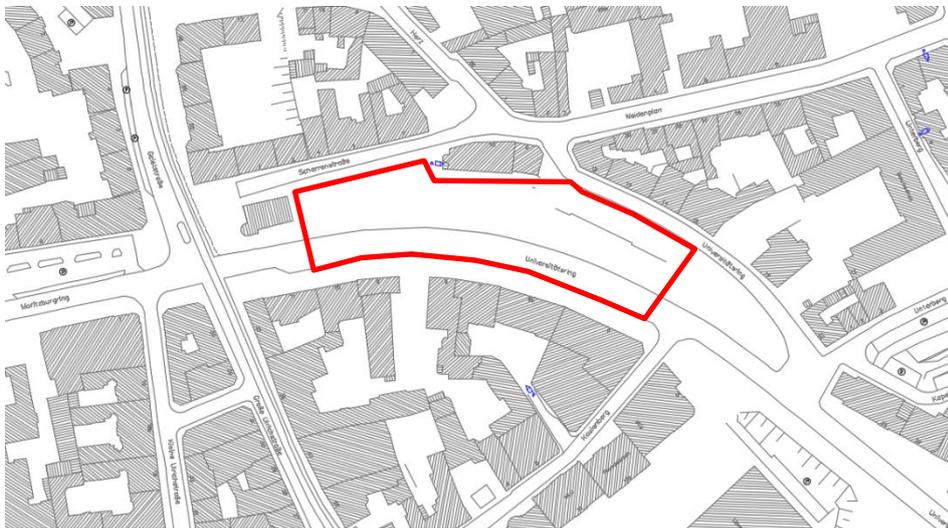
- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand: Straße (Universitätsring), Grünfläche
 - schützenswerter Baumbestand („prägende Baumallee“) als Teil des grünen Promenadenrings
- Nachbarbebauung
 - Mischnutzung
 - wesentliche Vorbelastung durch fließenden Verkehr

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 6: Universitätsring (Mittelstreifen) - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 7: Universitätsring (Mittelstreifen) - Bestand



3.4 Kapellengasse / Unterberg

- fußläufige Entfernungen
 - Leopoldina / Moritzburg 520 m
 - Oper 50 m
 - Kulturinsel 290 m
 - Martin-Luther-Universität 160 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 420 m
 - Tiefgarage Hansering 590 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über östlichen Altstadtring
 - Zufahrt über August-Bebel-Straße / Kapellengasse
 - Ausfahrt über Unterberg / Universitätsring
- Flächenverfügbarkeit
 - städtisches Eigentum
 - verfügbare Fläche 28,0 m x 55,0 m
 - Nebenfläche nördlich Unterberg: 19,0 x 34,0 m

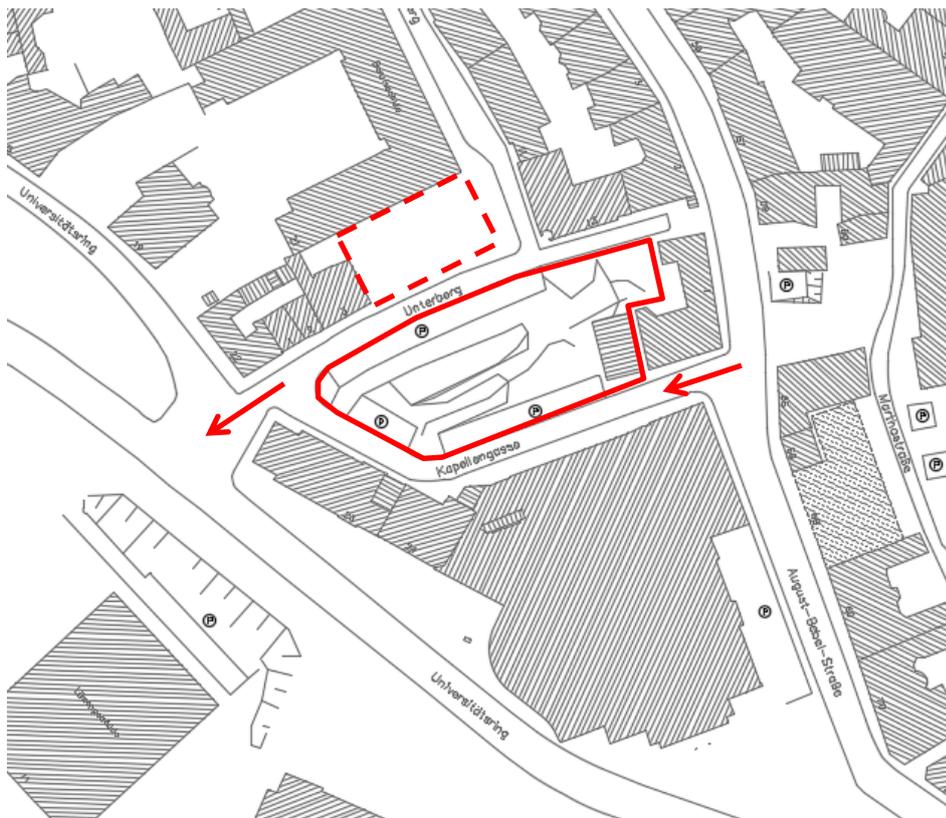
- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand
 - Hauptgrundstück: Brache; öffentliche Parkfläche (39 Stellplätze), starker Höhenunterschied August-Bebel-Straße / Unterberg
 - Nebenfläche nördlich Unterberg: Sportplatz
- Nachbarbebauung
 - Oper (Bühenhaus)
 - Wohnbebauung
 - immissionsschutzwürdige Nachbarbebauung
 - geringe Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 8: Kapellengasse / Unterberg - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 9: Kapellengasse / Unterberg – Bestand



3.5 Joliot-Curie-Platz

- fußläufige Entfernungen
 - Leopoldina 750 m
 - Moritzburg 760 m
 - Oper 170 m
 - Kulturinsel 330 m
 - Martin-Luther-Universität 270 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 480 m
 - Tiefgarage Hansering 270 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über östlichen Altstadttring
 - Zufahrt direkt über Joliot-Curie-Platz
- Flächenverfügbarkeit
 - städtisches Eigentum
 - verfügbare Fläche 45,0 m x 140,0 m

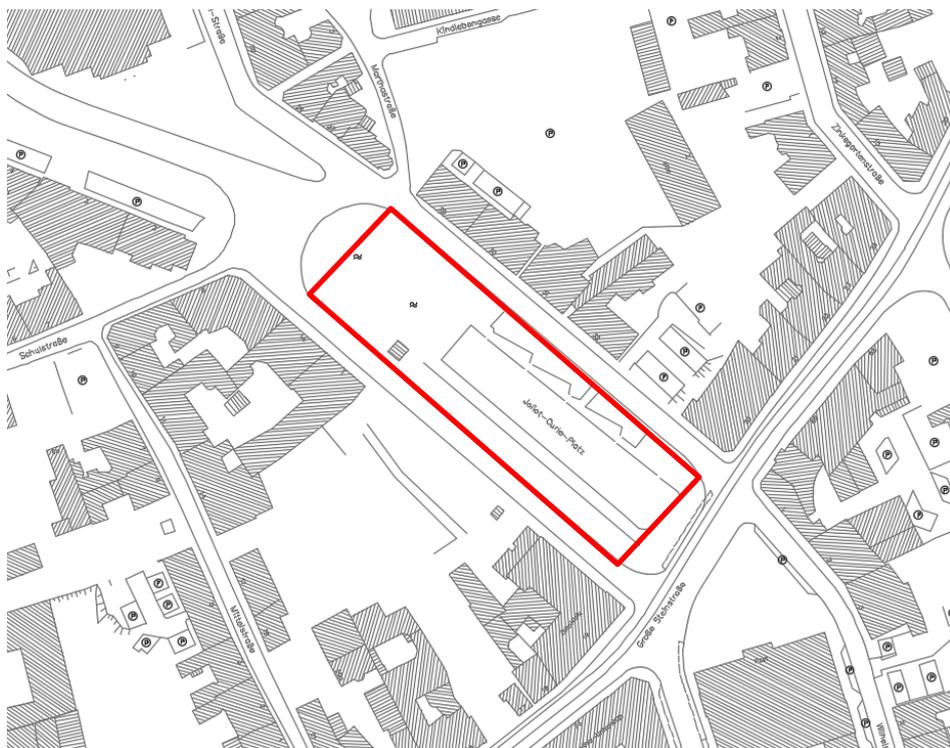
- **Bebaubarkeit**
 - Nutzung im Bestand: größter gründerzeitlicher Repräsentationsplatz innerhalb des Altstadtringes mit stadtbildprägender Wirkung
 - schützenswerter Baumbestand, Pflanzbeete, Springbrunnen
 - Bebauung, auch teilweise (Tiefgarage), aus städtebaulicher Sicht kompliziert bis ausgeschlossen
 - Umgestaltung der Verkehrsanlagen und Änderung der Verkehrsführung in Planung
- **Nachbarbebauung**
 - Mischnutzung
 - wesentliche Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe durch fließenden Verkehr

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 10: Joliot-Curie-Platz - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Abbildung 11: Joliot-Curie-Platz- Bestand



3.6 MarthasträÙe

- fuÙläufige Entfernungen
 - Leopoldina 730 m
 - Moritzburg 740 m
 - Oper 130 m
 - Kulturinsel 340 m
 - Martin-Luther-Universität 250 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 520 m
 - Tiefgarage Hansering 390 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über östlichen Altstadttring
 - Zufahrt über MarthasträÙe
- Flächenverfügbarkeit
 - Eigentum Dritter (privat)
 - verfügbare Fläche 65,0 m x 75,0 m

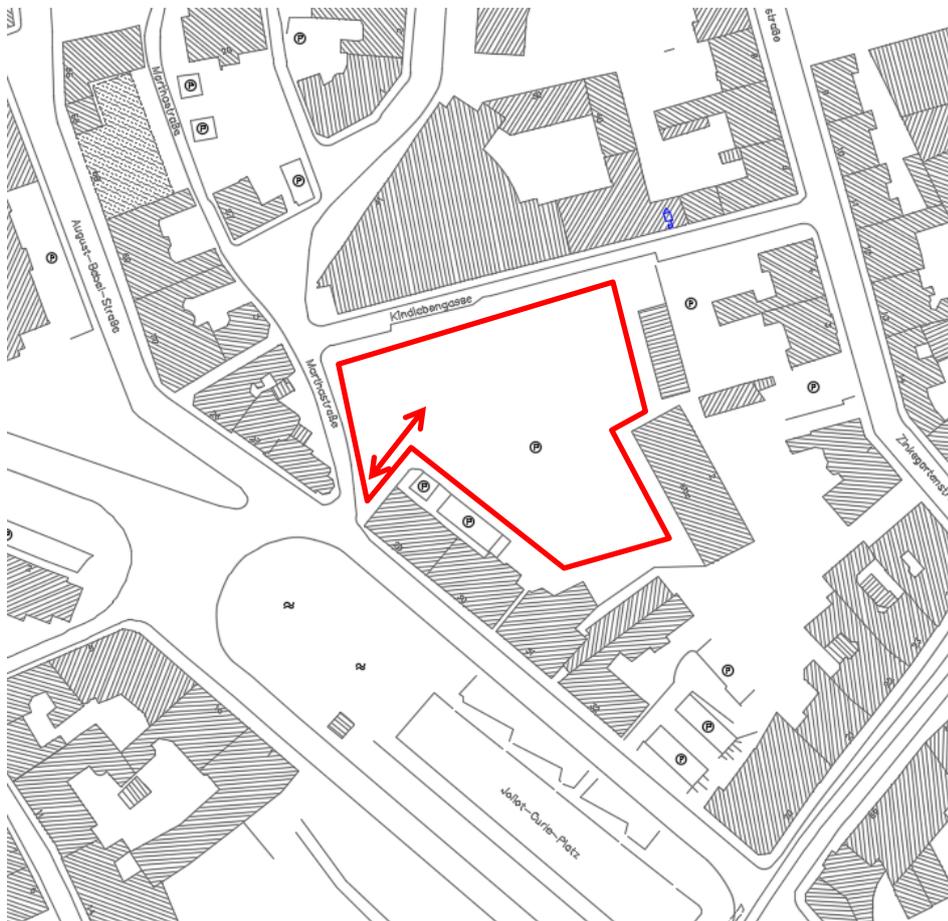
- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand: Hofbereich, provisorisch angelegter privater Parkplatz (140 Stellplätze)
- Nachbarbebauung
 - Verwaltungsgebäude (ÖSA)
 - Wohnbebauung
 - immissionsschutzwürdige Nachbarbebauung
 - geringe Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 12: Marthastraße - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 13: MarthasträÙe - Bestand



3.7 Weidenplan

- fuÙläufige Entfernungen
 - Leopoldina 590 m
 - Moritzburg 620 m
 - Oper 270 m
 - Kulturinsel 520 m
 - Martin-Luther-Universität 350 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 640 m
 - Tiefgarage Hansering 720 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über östlichen Altstadtring und August-Bebel-StraÙe
 - Zufahrt über Weidenplan
- Flächenverfügbarkeit
 - Eigentum Dritter (privat)
 - verfügbare Fläche 25,0 m x 45,0 m
 - FlächengröÙe nicht ausreichend für die Errichtung einer Parkierungsanlage



- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand: temporär angelegter privater Parkplatz (55 Stellplätze)
- Nachbarbebauung
 - Wohnbebauung
 - immissionsschutzwürdige Nachbarbebauung
 - geringe Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 14: Weidenplan - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 15: Weidenplan - Bestand



3.8 Jägerplatz / Große Wallstraße

- fußläufige Entfernungen
 - Leopoldina 360 m
 - Moritzburg 380 m
 - Oper 800 m
 - Kulturinsel 650 m
 - Martin-Luther-Universität 690 m
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree 650 m
 - Tiefgarage Hansering 1.280 m
- Verkehrserschließung
 - großräumige Anfahrt über Altstadtring und Große Wallstraße
 - Zufahrt über Große Wallstraße / Jägerplatz
 - Ausfahrt über Jägerplatz / Neuwerk / Robert-Franz-Ring
- Flächenverfügbarkeit
 - städtisches Eigentum
 - verfügbare Fläche 25,0 m x 57,0 m

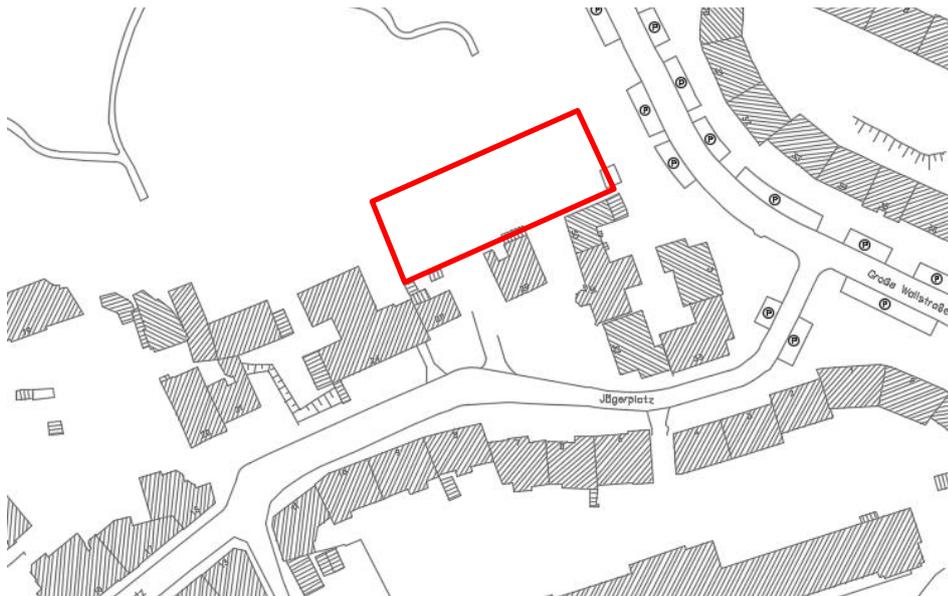
- Flächengröße nicht ausreichend für die Errichtung einer Parkierungsanlage
- Bebaubarkeit
 - Nutzung im Bestand: brachliegender Innenhofbereich
- Nachbarbebauung
 - Wohnbebauung
 - Schulgebäude (Leerstand)
 - Botanischer Garten
 - immissionsschutzwürdige Nachbarbebauung
 - geringe Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 16: Jägerplatz / Große Wallstraße - Lage



Kartengrundlage: Stadtgrundkarte von Halle (Saale), Stand Juli 2015

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Abbildung 17: Jägerplatz / Große Wallstraße - Bestand





4 Bewertungsmethodik

4.1 Bewertungskategorien

Die einzelnen Standorte wurden nach sechs Themenblöcken bewertet:

- verkehrliche Relevanz (Einzugsbereich)
Wegebeziehungen zu
 - Altstadt (Bereich innerhalb des Altstadtringes) sowie zu
 - besucherintensiven Einrichtungen (Leopoldina, Moritzburg, Oper, Kulturinsel, Universität)
- Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkieranlagen
 - Tiefgarage Hansering
 - Tiefgarage Händelhaus-Karree
- Verkehrserschließung
 - Anbindung an das Hauptstraßennetz
 - unmittelbare Zufahrtssituation
- Flächenverfügbarkeit / Bebaubarkeit
 - Eigentum Stadt / Dritter
 - verfügbare Fläche (Eignung für eine Parkieranlage)
 - Mediensituation
 - Konflikt mit Hochwasserschutz
- Städtebau
 - städtebauliche Integration
 - Denkmalschutz
 - Grünflächenschutz
 - Immissionsschutz
 - Umfeldbeeinträchtigungen in der Bauphase
- Kosten
 - Herstellungskosten
 - Eingriff in bestehende Infrastruktur

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkieranlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

4.2 Gewichtung

Die einzelnen Kategorien wurden in Bezug auf ihre Relevanz für die Suche nach einem neuen Parkhausstandort analysiert und bei der Bewertung gewichtet.

Das wichtigste Kriterium für die Akzeptanz einer Parkierungsanlage ist deren Lage. Diese wird über die fußläufigen Entfernungen zu den Zielen im Umfeld definiert. Das Parken ist kein Selbstzweck, sondern eine Dienstleistung im Rahmen der Primäraktivitätenkette (Einkaufen, Freizeit etc.). Sie wird nur dann beansprucht, wenn die Entfernungen dem Anforderungsprofil der jeweiligen Nutzergruppe entsprechen. Daher kommt der Standortlage die höchste Priorität bzw. Wichtung zu.

Andere Faktoren wie z. B. die Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkierungsanlagen sind für die Standortsuche ebenfalls relevant, haben jedoch nicht die Wertigkeit der Lage und der Flächenverfügbarkeit.

Es wurden zwei Wichtungsstufen herausgearbeitet.

- doppelte Wichtung
 - verkehrliche Relevanz für die Parkraumnachfrage im Bereich des Friedemann-Bach-Platzes, z. B. durch besucherintensive Einrichtungen wie Leopoldina und Moritzburg
 - unmittelbare Zufahrtsituation in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der realisierbaren Ein- und Ausfahrt zur Bewältigung von Stoßverkehren im Veranstaltungsbetrieb
- einfache Wichtung
 - verkehrliche Relevanz für die Besucher der Altstadt und insbesondere der besucherintensiven Einrichtungen in der nordöstlichen Altstadt
 - Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkierungsanlagen
 - großräumige Anfahrt
 - Städtebau (städtebauliche Integration, Denkmalschutz, Grünflächenschutz, Immissionsschutz)
 - Kosten (Herstellungskosten, Eingriff in bestehende Infrastruktur)
 - Mediensituation
 - baurechtliche Rahmenbedingungen
 - Umfeldbeeinträchtigungen in der Bauphase



4.3 Bepunktung und Bewertung

Die Bepunktung erfolgte auf einer Scala von 0 bis 4 Punkte. Bei einer positiven Ausprägung der Merkmale wurden 3 bis 4 Punkte, bei einer negativen Ausprägung 0 bis 1 Punkte und bei einer durchschnittlichen bzw. mittleren Bewertung 2 Punkte vergeben.

Die einzelnen Kriterien wurden nach folgendem Punktesystem benotet:

„sehr gut“ =

einfache Wichtung 4 Punkte
doppelte Wichtung 8 Punkte

„gut“ =

einfache Wichtung 3 Punkte
doppelte Wichtung 6 Punkte

„mittel“ =

einfache Wichtung 2 Punkte
doppelte Wichtung 4 Punkte

„schlecht“ =

einfache Wichtung 1 Punkt
doppelte Wichtung 2 Punkt

„sehr schlecht“ = 0 Punkte

Durch Aufaddieren der einzelnen Punkte wird die Gesamtnote errechnet und ein Ranking der Standorte gebildet.

Die Gesamtpunktzahl wurde durch die Anzahl der bewerteten Kriterien dividiert und eine entsprechende „verbale“ Durchschnittsbewertung und Abstufung der Standorte nach folgendem Schema ausgewiesen:

- „sehr gut“ $\geq 4,0$ (80 bis 92 Punkte)
- „gut“ 3,0 ... 3,9 (60 bis 79 Punkte)
- „mittel“ 2,0 ... 2,9 (40 bis 59 Punkte)
- „schlecht“ 1,0 ... 1,9 (20 bis 39 Punkte)
- „sehr schlecht“ $< 1,0$ (0 bis 19 Punkte)

4.4 Kriterienausprägung

Die Punktevergabe bei den einzelnen Kriterien erfolgte soweit wie möglich nach objektiven Maßstäben, wie z. B. Entfernungen in Metern u. ä..

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Die verkehrliche Relevanz und die Wegebeziehungen zu den Zielen (innerhalb des Altstadtringes sowie zu den besucherintensiven Einrichtungen – Leopoldina, Moritzburg, Oper, Kulturinsel, Universität) wurden auf der Grundlage von Erfahrungswerten aus anderen Projekten nach den akzeptierten fußläufigen Entfernungen bewertet (Tabelle 1).

Tabelle 1: Klassifizierung der fußläufigen Entfernung zu den Zielen

Fußläufige Entfernung	Bewertung
< 100 m	sehr gut
< 200 m	gut
< 300 m	mittel
< 400 m	schlecht
> 400 m	sehr schlecht

Eine neue Parkierungsanlage sollte in erster Linie den Nachfrageüberhang am nördlichen Altstadtring aufnehmen und damit die Straßenräume entlasten. Je näher sich der neue Standort an den bestehenden Tiefgaragen befindet, desto größer ist jedoch die Wahrscheinlichkeit, dass Parkverkehre von diesen Anlagen abgezogen werden. Daher sollte angestrebt werden, den Standort so nah wie möglich an den Zielen und so weit wie möglich von den bestehenden Parkierungsanlagen zu platzieren. Die Konkurrenzsituation zu den Tiefgaragen Hansering und Händelhaus-Karree wurde nach der jeweiligen fußläufigen Entfernung bewertet (Tabelle 2).

Tabelle 2: Klassifizierung der Konkurrenzsituation

Fußläufige Entfernung	Bewertung
> 400 m	sehr gut
< 400 m	gut
< 300 m	mittel
< 200 m	schlecht
< 100 m	sehr schlecht

Die Abstufung bei den übrigen Kriterien wurde nach vergleichender Bewertung zwischen den Standorten vorgenommen. Zunächst wurde der Standort mit der besten Merkmalsausprägung definiert (Benotung „sehr gut“). Anschließend wurden die übrigen Standorte vergleichend zu diesem (Referenz-)Standort bewertet. Beispielsweise wurde bei der verkehrlichen Erschließung der Standort, der am kürzesten über die B 80 und den Altstadtring erreichbar ist (Joliot-Curie-Platz) mit „sehr gut“, die weiter entfernten Standorte (Universitätsring und der Friedemann-Bach-Platz) mit „gut“ bewertet. Standorte, die nicht über den



Altstadtring direkt, sondern über Wohngebietsstraßen erschließbar sind, wurden mit „schlecht“ bewertet (z. B. Standorte Weidenplan, Jägerplatz / Große Wallstraße).

Die Verfügbarkeit von Flächen, die im Eigentum der Stadt sind, wurde mit „sehr gut“, von solchen im Eigentum Dritter als „sehr schlecht“ bewertet.

Die Mediensituation wurde durchgehend mit „mittel“ ausgewiesen, da eine Verortung der Leitungstrassen anhand der verfügbaren Unterlagen nicht hinreichend genau erfolgen konnte. Lediglich bei Friedemann-Bach-Platz wurde auf Grund einer vorhandenen Fernwärmetrasse die Note „schlecht“ vergeben.

Die städtebaulichen Aspekte wurden nach qualitativer Einschätzung der Integrationsmöglichkeiten in den Straßenraum der Bauwerksteile wie Rampen, Treppenausgänge, Lüftungs- und Entrauchungsöffnungen bewertet. Ebenfalls wurde die Belastung des städtebaulichen Umfeldes durch Lärm- und Schadstoffe auf der Grundlage einer Analyse der Art und des Umfangs der betroffenen Bebauung, der bereits bestehenden Vorbelastung sowie der zusätzlichen Belastungen während der Bauphase vorgenommen.

Bei der Beurteilung der Kosten wurden die Möglichkeiten der Errichtung einer Parkierungsanlage in Hoch- oder Tiefbau, der notwendige Eingriff in die bestehende Infrastruktur, die Kosten für notwendige Immissionsschutzmaßnahmen in der Bauphase und für den regulären Betrieb qualitativ abgeschätzt und vergleichend bewertet. Standorte mit Potenzial für die Errichtung eines oberirdischen Parkhauses werden auf Grund der zu erwartenden deutlich geringeren spezifischen Herstellungskosten positiv benotet. Tiefgaragen wurden auf Grund der sehr kostenintensiven Tiefbauarbeiten negativ bepunktet.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

5 Ergebnisse

5.1 Verkehrliche Aspekte

5.1.1 Fußläufige Entfernungen

Auf Grund der Gebietsausdehnung und der großen fußläufigen Entfernungen gibt es keinen Standort im Gebiet, der die Ziele sowohl in der nordwestlichen als auch nordöstlichen Altstadt optimal bedienen kann.

Von Kurzparkern / Besuchern werden in der Regel Entfernungen bis rund 300 m akzeptiert, bei einem besonders hohen Parkdruck auch bis zu 400 m. Ab einer Entfernung über 400 m werden Parkbauten kaum nachgefragt. Die Akzeptanz und das Einzugsgebiet kann auch durch die Topographie wie Höhenunterschiede zwischen Parkhaus und Ziel weiter eingeschränkt werden. Das ansteigende Relief z. B. vom Friedemann-Bach-Platz in Richtung Opernhaus (von West nach Ost) macht die Entfernung von rund 540 m noch unattraktiv. Daher werden die Standorte Pfälzer Ufer (AOK), Friedemann-Bach-Platz und Jägerplatz / Große Wallstraße für die Parkverkehre im Bereich der Oper keine Rolle spielen.

Die Standorte Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK), Friedemann-Bach-Platz und Jägerplatz / Große Wallstraße mit fußläufigen Entfernungen bis zu 400 m liegen im Einzugsbereich von Leopoldina, Moritzburg und der nördlichen Altstadt. Der Standort Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK) weist eine Tiefenlage gegenüber der Leopoldina und der Moritzburg auf. Daher ist keine optimale fußläufige Anbindung möglich.

Die zurückzulegenden Entfernungen in östlicher Richtung – zwischen 500 und 750 m – machen diese Standorte wiederum unattraktiv für die Oper, die Kulturinsel und die Martin-Luther-Universität (Löwengebäude).

Umgekehrt werden die Standorte im Bereich Kapellengasse / Unterberg, Joliot-Curie-Platz, MarthasträÙe und Weidenplan von Verkehren aus dem Bereich Friedemann-Bach-Platz nicht nachgefragt werden. Einige der Standorte liegen zwar am Altstadtring, und damit wären sie subjektiv günstig von Leopoldina und Moritzburg zu erreichen, in der Praxis sind jedoch die Entfernungen von bis zu 750 m für eine reguläre (wiederkehrende) Nachfrage unattraktiv. Diese Standorte sind eher für die Besucherverkehre der nordöstlichen Altstadt prädestiniert.

Der Standort Universitätsring liegt auf der Ost-West-Achse etwa mittig im Gebiet und könnte sowohl die Verkehre der Leopoldina / Moritzburg als auch Oper und der Martin-Luther-Universität bedienen. Dieser Standort hat zu keiner der Einrichtungen einen direkten räumlichen Bezug, sodass er nur partiell die Nachfrage der einzelnen Häuser bedienen kann. Das direkte straßenräumliche



Umfeld der Einrichtungen wird weiterhin stark von Parkverkehren beansprucht werden.

Der Standort Weidenplan ist grundsätzlich sehr weit von den Zielen entfernt, sodass seine Bedeutung für Kurzparkverkehre vernachlässigbar gering sein sollte.

Der Standort Jägerplatz / Große Wallstraße grenzt praktisch an die Leopoldina, gewährleistet dennoch durch die rückwärtige und tiefere Lage keine optimale fußläufige Erreichbarkeit von Leopoldina und Moritzburg. Für die sonstigen Ziele spielt er keine Rolle.

Tabelle 3: Bewertung der fußläufigen Entfernungen zu den Zielen

Kriterien	Standorte							
	A	B	C	D	E	F	G	H
Leopoldina	o	++	-	--	--	--	--	o
Moritzburg	o	++	-	--	--	--	--	o
Oper	--	--	+	++	++	++	o	--
MLU	--	-	+	++	+	+	-	--
Kulturinsel	--	-	o	+	+	o	--	--
Altstadt	-	+	+	+	+	o	--	--

A Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)

C Universitätsring

E Joliot-Curie-Platz

G Weidenplan

B Friedemann-Bach-Platz

D Kapellengasse / Unterberg

F MarthasträÙe

H Jägerplatz / Große Wallstraße

5.1.2 Verkehrserschließung

In Bezug auf die Verkehrserschließung sind die Standorte zu präferieren, die direkt über den Altstadtring erschlossen werden. Das sind:

- Friedemann-Bach-Platz
- Universitätsring
- Kapellengasse / Unterberg (nur Ausfahrt)
- Joliot-Curie-Platz

Der Standort MarthasträÙe kann ebenfalls fast direkt vom Joliot-Curie-Platz aus angefahren werden.

Der Standort Friedemann-Bach-Platz ist optimal über den Moritzburgring erschlossen. Hier könnte sowohl die Ein- als auch die Ausfahrt angeordnet

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

werden. Die Mühlpforte kann nur eine untergeordnete Funktion bei der Anbindung übernehmen.

Am Moritzburgring könnte eine leistungsfähige Parkhauszufahrt realisiert werden. Hier sind keine immissionsschutzseitigen Vorkehrungen erforderlich, da die zusätzliche Belastung durch ein Parkhaus im Vergleich zur vorhandenen Vorbelastung auf dem Moritzburgring vernachlässigbar gering ist.

Die Zufahrtssituation am Standort Kapellengasse / Unterberg ist als nicht optimal zu bezeichnen, insbesondere im Vergleich zu den übrigen Standorten, die direkt über den Altstadtring angebunden werden können. Die Anfahrt des Standortes kann vom Joliot-Curie-Platz aus nur über die August-Bebel-Straße und anschließend die Kapellengasse (Linkskurve) erfolgen. Die Ausfahrt ist zwingend über die Straße Unterberg zu realisieren (Einrichtungsverkehr in der Kapellengasse). Die Kapellengasse hat zudem einen schmalen Querschnitt, so dass eine Aufweitung oder die Anlage von mehreren Ein- oder Ausfahrts Spuren (wichtig für Stoßbetriebszeiten im Veranstaltungsverkehr) nicht möglich bzw. innerhalb des Baukörpers anzuordnen sind. Wiederkehrende Rückstauerscheinungen auf der August-Bebel-Straße und im Parkhaus selbst sind nicht auszuschließen.

Die Zufahrten für eine Parkierungsanlage am Standort Universitätsring (Mittelstreifen) können in den seitlichen Straßenbereichen positioniert werden, sodass eine direkte Einfahrt vom Ring aus in die Garage erfolgen kann.

Die verkehrliche Erschließung des Standortes Jägerplatz / Große Wallstraße über die Große Wallstraße und die Straße Jägerplatz ist als problematisch zu bewerten, da beide Straßenzüge die Funktion von Wohngebieterschließungsstraßen übernehmen. Insbesondere ist eine zusätzliche Belastung der Straße Jägerplatz auf Grund des engen Straßenquerschnitts nach Möglichkeit zu vermeiden. Daher wäre eine Anbindung einer Parkierungsanlage vorzugsweise über die Große Wallstraße zu realisieren. Das verfügbare Gelände ist jedoch sehr schmal (unter 30 m), sodass eine leistungsfähige Ein- und Ausfahrt mit mehr als zwei Spuren (die für Stoßverkehre an Veranstaltungstagen erforderlich wären) stirnseitig als nicht realisierbar erscheint.

Tabelle 4: Bewertung der verkehrlichen Erschließung

Kriterien	Standorte							
	A	B	C	D	E	F	G	H
Großräumige Anbindung	++	++	++	++	++	++	o	o
Zufahrtssituation	++	++	++	+	++	+	o	o
A Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)	B Friedemann-Bach-Platz							
C Universitätsring	D Kapellengasse / Unterberg							
E Joliot-Curie-Platz	F MarthasträÙe							
G Weidenplan	H Jägerplatz / Große Wallstraße							

5.1.3 Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkierungsanlagen

An allen Standorten besteht keine direkte Konkurrenzsituation zu den bestehenden Parkierungsanlagen, Tiefgarage Händelhaus-Karree und Tiefgarage Hansering.

Eine spürbare Verlagerung von Parkvorgängen von den Bestandsgaragen in eine neue Anlage ist unter Berücksichtigung der Entfernungen nicht zu erwarten.

Tabelle 5: Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkierungsanlagen

Kriterien	Standorte							
	A	B	C	D	E	F	G	H
TG Hansering	++	++	++	++	o	+	++	++
TG Händelhaus-Karree	++	+	++	++	++	++	++	++

A Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK) B Friedemann-Bach-Platz
 C Universitätsring D Kapellengasse / Unterberg
 E Joliot-Curie-Platz F Marthastrasse
 G Weidenplan H Jägerplatz / Große Wallstraße

5.2 Weitere Belange

Über die verkehrlichen Belange hinaus wurden bei der Standortbewertung Aspekte der Flächenverfügbarkeit und -bebaubarkeit, der städtebaulichen Anforderungen wie Denkmal-, Grünflächen- und Immissionschutz und der zu erwartenden Kosten berücksichtigt. Die Abschätzung erfolgte qualitativ und auf der Basis von Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten.

Bei der Standortsuche und -bewertung sollten städtische Grundstücke grundsätzlich solchen im Eigentum Dritter vorgezogen werden. Drei der acht untersuchten Standorte sind im Eigentum Dritter (privat): Pfälzer Ufer (AOK), Marthastrasse und Weidenplan. Bei den privaten Flächen ist entweder ein Erwerb zu tätigen, oder es sind entsprechende Vereinbarungen mit den jeweiligen Eigentümern zu treffen. In der Regel sind solche Vorhaben mit vielen Unwägbarkeiten (Realisierungsrisiko, Zeit, Kosten) verbunden.

Einige der Standorte sind auf Grund der zu geringen verfügbaren Grundfläche für die Unterbringung einer Parkierungsanlage nicht geeignet. Auch bei einer Schrägaufstellung von Stellplätzen und bei engen Fahrgassen ist die Erstellung von Rampen und Zufahrten kaum möglich. Das betrifft folgende Standorte:

- Weidenplan / August-Bebel-Straße
- Jägerplatz / Große Wallstraße

Stadt Halle (Saale)
 Machbarkeitsstudie
 Ruhender Verkehr am
 nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Die Verfügbarkeit des Standortes Pfälzer Ufer (AOK) erscheint aus baurechtlichen Gründen als sehr problematisch, da der Standort im offiziellen Überschwemmungsgebiet der Saale liegt.

Ebenso ist die Umsetzbarkeit eines Parkhausprojektes am Joliot-Curie-Platz fraglich. Der Joliot-Curie-Platz ist als größter gründerzeitlicher Repräsentationsplatz innerhalb des Altstadtringes von herausragender städtebaulicher Bedeutung. Neben der stadtbildprägenden Wirkung ist er einer der beliebtesten Schaugärten in Halle (Saale). Die Parkanlage mit altem Baumbestand, Pflanzbeeten und Springbrunnen ist daher aus städtebaulicher Sicht unbedingt zu erhalten. Nach Angaben des Fachbereichs Planen ist die Einordnung einer Parkierungsanlage aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen.¹

Weitere Aspekte wie Anforderungen des Denkmal- und Grünflächenschutzes sind an den Standorten Friedemann-Bach-Platz, Universitätsring und Jägerplatz / Große Wallstraße (Jägerschule) zu berücksichtigen.

Am Friedemann-Bach-Platz ist schützenswerter Baumbestand vorhanden. Ebenfalls sind bei einer Tiefbaumaßnahme archäologische Funde nicht auszuschließen.

Der Standort Universitätsring ist auf Grund der Gestaltung als grüne Parkanlage aus städtebaulicher Sicht als problematisch anzusehen.² Bei der Bewertung sind zudem die hohen Beeinträchtigungen des Verkehrs auf dem Ring während der Bauphase sowie die hohen Herstellungskosten, u. a. auf Grund der aus statischen Gründen erforderlichen Überdeckung zu berücksichtigen.

Als anspruchsvoll bzw. kritisch ist die Lärmschutzproblematik auf Grund von Wohnbebauung und geringen Abstandsflächen an den Standorten Marthastraße, Weidenplan und Jägerplatz / Große Wallstraße zu betrachten. Unbedenklich erscheinen hingegen auf Grund der bereits im Bestand vorhandenen Vorbelastung, der unkritischen Umfeldbebauung und der größeren Abstandsflächen die Standorte am Altstadtring.

Tiefgaragen sind in der Regel einfacher in das städtische Umfeld zu integrieren und unkritischer in Bezug auf Immissionsschutzaspekte. Sie sind allerdings sehr kostenintensiv sowohl bei der Errichtung als auch im Betrieb. Daher sind grundsätzlich, dort wo möglich, oberirdische Lösungen vorzuziehen.

Ist eine oberirdische Bebauung auf dem Friedemann-Bach-Platz möglich, so sind wesentliche Kosteneinsparungen im Vergleich zu einer Tiefgaragenlösung zu erwarten. Allerdings sind wahrscheinlich Maßnahmen zum Lärm- und Schadstoffimmissionsschutz an der südlich des Platzes gelegenen Wohnbebauung erforderlich. Dadurch, dass die Hauptzufahrt auf der gegenüberliegen-

¹ Stadt Halle (Saale), Fachbereich Planen, 07.12.2015.

² Ebenda.



den Seite, am Moritzburgring, positioniert werden kann, sind diese Maßnahmen als relativ gering einzuschätzen. Der Platz bietet sehr gute Voraussetzungen, um eine signifikante Anzahl von Stellplätzen realisieren zu können.

Nach momentanem Erkenntnisstand sind oberirdische Lösungen nur an den Standorte Joliot-Curie-Platz und Universitätsring ausgeschlossen.

Am Standort Kapellengasse kann von einer Mischlösung ausgegangen werden, da auf Grund des Höhenunterschieds zwischen Kapellengasse und Unterberg ein Großteil des Hanges abgetragen werden muss.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

**Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)**

15. Juli 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

6 Zusammenfassung und Empfehlungen

- Zwei Standorte eignen sich aufgrund der geringen verfügbaren Grundfläche nicht für die Errichtung einer öffentlich zugänglichen Parkierungsanlage:
 - Weidenplan / August-Bebel-Straße
 - Jägerplatz / Große Wallstraße
- Weitere zwei Standorte eignen sich verkehrlich nur bedingt für die Aufnahme des Parkraumnachfrageüberhangs am nördlichen Altstadtring:
 - Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)
 - Marthastraße
- Vier der acht untersuchten Standorte haben gute bis sehr gute verkehrliche Voraussetzungen für die Errichtung einer neuen Parkierungsanlage im Bereich des nördlichen Altstadtrings:
 - Friedemann-Bach-Platz
 - Universitätsring
 - Kapellengasse / Unterberg
 - Joliot-Curie-Platz
- Der Standort Friedemann-Bach-Platz (B) weist auf Grund seiner Nähe zu Leopoldina, Moritzburg und der nördlichen Altstadt sowie der sonstigen verkehrlichen Rahmenbedingungen sehr gute Voraussetzungen für die Errichtung einer gut nachgefragten Parkierungsanlage auf. Eine Parkierungsanlage am Friedemann-Bach-Platz würde das Konzept von Sammelanlagen am Altstadtring - Hansering im Osten, Friedemann-Bach-Platz im Nordwesten - sinnvoll ergänzen. Allerdings wird die Errichtung einer ober- oder unterirdischen Anlage aufgrund städtebaulicher, grünplanerischer, denkmalschutzrechtlicher und technisch-finanzieller Einwände als nicht realistisch eingeschätzt.
- Der Standort Universitätsring (C) bringt gute verkehrliche Voraussetzungen mit, ist jedoch aufgrund vor allem grünplanerischer Einwände nicht erfolgversprechend.
- Der Standort Joliot-Curie-Platz (E) mit guten verkehrlichen Voraussetzungen für die besucherintensiven Einrichtungen am östlichen Altstadtring entfällt aufgrund vor allem grünplanerischer und städtebaulicher Einwände.
- Der Standort, Kapellengasse / Unterberg (D) wird nach verkehrlichen Aspekten als gut bewertet. Die planerische und rechtliche Realisierbarkeit eines Parkhauses wird hier am höchsten eingeschätzt. Daher wird für diesen Standort die Durchführung einer vertiefenden Wirtschaftlichkeitsanalyse für eine neue Parkierungsanlage empfohlen.



Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Klassifizierung der fußläufigen Entfernung zu den Zielen	24
Tabelle 2:	Klassifizierung der Konkurrenzsituation	24
Tabelle 3:	Bewertung der fußläufigen Entfernungen zu den Zielen	27
Tabelle 4:	Bewertung der verkehrlichen Erschließung	28
Tabelle 5:	Konkurrenzsituation zu bestehenden Parkieranlagen	29

Teil 2:
Standortanalyse für
eine neue Parkierungs-
anlage
(Abschlussbericht)

15. Juli 2016

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Lage der untersuchten Standorte	4
Abbildung 2:	Pfälzer Ufer (AOK) – Lage	5
Abbildung 3:	Pfälzer Ufer (AOK) – Bestand	6
Abbildung 4:	Friedemann-Bach-Platz - Lage	7
Abbildung 5:	Friedemann-Bach-Platz – Bestand	8
Abbildung 6:	Universitätsring (Mittelstreifen) - Lage	9
Abbildung 7:	Universitätsring (Mittelstreifen) - Bestand	10
Abbildung 8:	Kapellengasse / Unterberg - Lage	11
Abbildung 9:	Kapellengasse / Unterberg – Bestand	12
Abbildung 10:	Joliot-Curie-Platz - Lage	13
Abbildung 11:	Joliot-Curie-Platz- Bestand	14
Abbildung 12:	Marthastraße - Lage	15
Abbildung 13:	Marthastraße - Bestand	16
Abbildung 14:	Weidenplan - Lage	17
Abbildung 15:	Weidenplan - Bestand	18
Abbildung 16:	Jägerplatz / Große Wallstraße - Lage	19
Abbildung 17:	Jägerplatz / Große Wallstraße - Bestand	20



Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de