



Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring
in Halle (Saale)

Teil 4: Begleitende Maßnahmen



12. September 2016

LK Argus GmbH

Abschlussbericht

Machbarkeitsstudie

Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring in Halle (Saale)

Teil 4: Begleitende Maßnahmen

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.

Elisa Claus, M.Sc.

Berlin, 12. September 2016



1	Aufgabenstellung	1	Stadt Halle (Saale)
2	Bestandsanalyse	3	Machbarkeitsstudie: Ruhender Verkehr am nördlichen Altstadtring
2.1	Veranstaltungseinrichtungen	3	
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr	6	
2.3	Park+Ride-Angebote	7	Teil: 4 Begleitende Maßnahmen Abschlussbericht
2.4	Parkierungsanlagen	10	12. September 2016
3	Empfehlungen	14	
3.1	Öffentlicher Personennahverkehr	14	
3.1.1	Bedienungshäufigkeit	14	
3.1.2	Kombi-Tickets	14	
3.1.3	Park+Ride-Angebote	17	
3.2	Attraktivierung der Tiefgarage Händelhauskarree	18	
3.3	Temporäre Parkplätze bei Eventveranstaltungen	19	
3.3.1	Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)	20	
3.3.2	Marthastraße	22	
	Tabellenverzeichnis	25	
	Abbildungsverzeichnis	25	



1 Aufgabenstellung

Im nördlichen Teil der Altstadt von Halle (Saale) sowie am angrenzenden Altstadtring zwischen Friedemann-Bach- und Joliot-Curie-Platz herrscht vergleichsweise hoher Parkdruck. Er wird hervorgerufen durch die Parkraumnachfrage der verschiedenen Nutzergruppen wie Bewohner und Besucher.

Mit der Leopoldina, dem Universitätscampus, der Oper Halle, der Kulturinsel etc. befinden sich im Gebiet wesentliche Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, die eine hohe Parkraumnachfrage an Veranstaltungstagen induzieren. Diese Veranstaltungseinrichtungen verfügen über keine eigenen Parkieranlagen. Es gibt auch sonst im Untersuchungsgebiet keine öffentlich zugänglichen Parkieranlagen, die die erhöhte Nachfrage in den Abendstunden aufnehmen könnten (Abbildung 1).

Aktuelle belastbare Daten zur tatsächlichen Parkraumsituation lagen vor der Bearbeitung nicht vor. Daher wurde im Rahmen der vorliegenden Untersuchung zunächst eine Bestandsanalyse durchgeführt. 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,
- II.2 Unter welchen Bedingungen ist eine Parkieranlage wirtschaftlich betreibbar - Wirtschaftlichkeitsanalyse,
- III Welche begleitenden Maßnahmen sind zur Bewältigung der Nachfrage im Gebiet an Veranstaltungstagen sinnvoll - Begleitende Maßnahmen.

Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse der Untersuchung zu den begleitenden Maßnahmen zur Bewältigung der Nachfrage an Veranstaltungstagen zusammen (Teil: Begleitende Maßnahmen, III).

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen

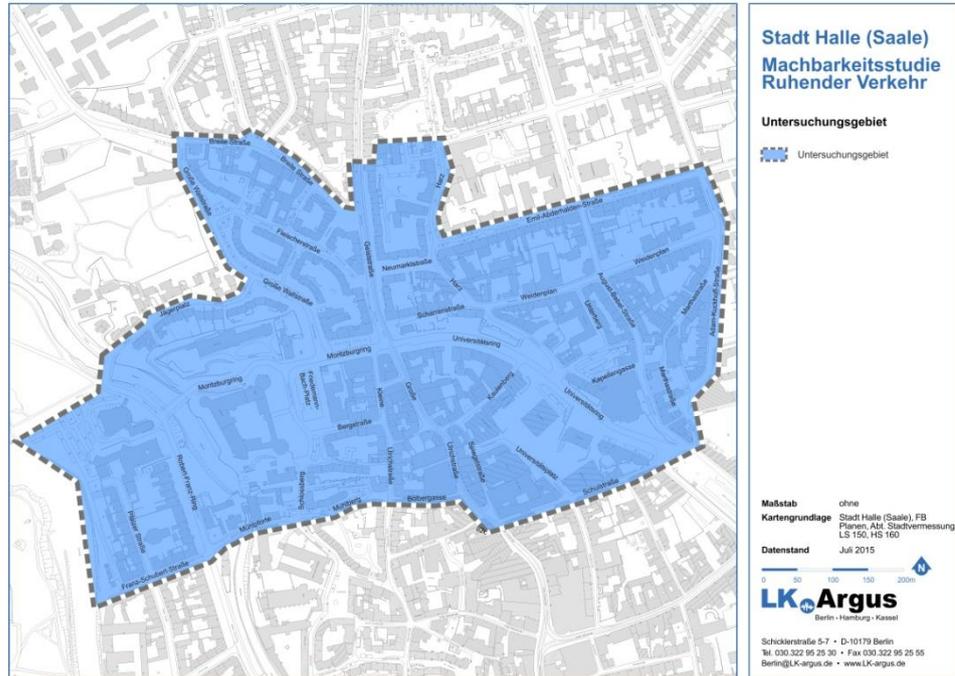
Abschlussbericht

12. September 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



2 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für die Maßnahmenempfehlungen (Kapitel 3) Sie beschreibt die Veranstaltungseinrichtungen, die Situation des Öffentlichen Verkehrs sowie das Angebot der Park+Ride-Anlagen und in den für das Untersuchungsgebiet relevanten privaten, aber öffentlich zugänglichen Sammelanlagen.

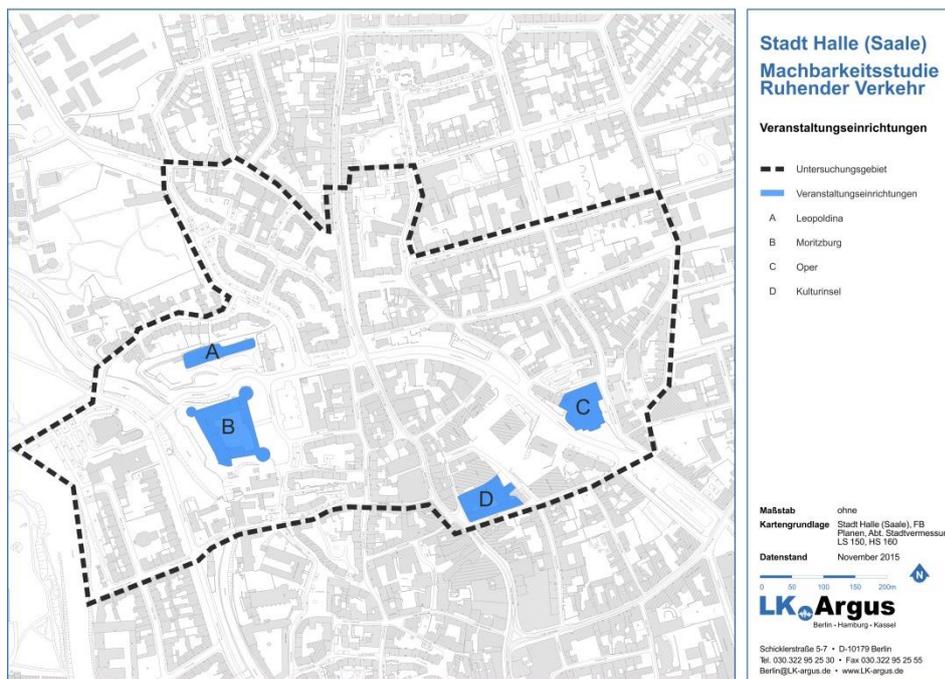
2.1 Veranstaltungseinrichtungen

Vier publikumsintensive Einrichtungen sind im Untersuchungsgebiet für die Betrachtung der Eventverkehre von besonderer Bedeutung (Abbildung 2):

- Nationale Akademie der Wissenschaften (A),
- Moritzburg mit Landeskunstmuseum (B),
- Oper Halle (C) und
- Kulturinsel mit Neuem Theater, Thalia- und Puppentheater (D).

Die Nationale Akademie der Wissenschaften (Leopoldina) liegt am Moritzburg-ring am Rande der Altstadt. Die Moritzburg mit Landeskunstmuseum befindet sich südlich des Moritzburgringes am Friedemann-Bach-Platz. Das Opernhaus ist östlich des Universitätsringes verortet. Die Kulturinsel liegt in mitten der nördlichen Altstadt.

Abbildung 2: Lage der Veranstaltungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet



Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Um die veranstaltungsintensiven Einrichtungen näher beschreiben zu können, wurden Informationen zu den Einrichtungen und den Veranstaltungen mit Hilfe eines Fragebogens bei den verschiedenen Marketingabteilungen der Häuser abgefragt. Die wesentlichen Ergebnisse sind nachfolgend zusammengefasst.

Leopoldina

Die Leopoldina hat zwei Veranstaltungssäle, einen großen mit 350 und einen kleinen mit 140 Sitzplätzen. Die Anzahl der Besucher wird im Jahresdurchschnitt auf etwa 50 Personen pro Woche bzw. 1.800 Personen pro Jahr geschätzt.¹ Durchschnittlich finden ein bis zwei Veranstaltungen in der Woche statt. Im Juli, August und Januar sowie an den Wochenenden ist die Leopoldina in der Regel geschlossen.

Bei den Veranstaltungen handelt es sich zumeist um Vorträge. Alle Events haben einen wissenschaftlichen Charakter und dauern ein bis zwei Stunden oder auch den ganzen Tag.

Zum Anteil mobilitätseingeschränkter Besucher konnten keine genauen Angaben gemacht werden, es handelt sich aber nur um einige wenige Personen. Das Gebäude ist barrierefrei. Auch zur Verkehrsmittelwahl liegen keine genauen Daten vor. Es wird geschätzt, dass 50 % der Besucher mit dem Pkw anreisen. Die übrigen Besucher kommen zu Fuß oder mit dem ÖPNV. Die Leopoldina bietet keine Kombitickets mit dem ÖPNV oder zum Pkw-Parken an.

Sowohl vor als auch nach den Veranstaltungen gibt es keine Verweildauer. Die Besucher kommen kurz davor gebündelt an und verlassen das Gebäude zeitnah nach Beendigung.

Moritzburg

Die Moritzburg ist ein Kunstmuseum. Die Art der Veranstaltungen variiert. Beispielhaft sind Lesungen, Vorträge, Führungen oder Ausstellungen. Fast jeden Tag im Jahr gibt es ein Event. Im Sommer sind hierfür im Hof bis zu 500 zusätzliche Sitzplätze vorhanden.

Von 2010 bis 2014 kamen insgesamt 248.436 Besucher in die Moritzburg, davon waren 31.055 Kinder und Jugendliche (Tabelle 1).² Pro Jahr ergibt sich ein durchschnittliches Besucheraufkommen von 49.687, wobei 6.211 Kinder und Jugendliche mit kostenlosem Eintritt sind.

¹ Telefon-Befragung am 20.11.2015; auf 9 Monate hochgerechnet.

² Stadt Halle (Saale): Statistische Quartalsberichte.



Die Anzahl der Besucher schwankt je nach Art der Veranstaltung.³ Die Moritzburg ist barrierefrei. Zum Anteil mobilitätseingeschränkter Personen konnten keine Angaben gemacht werden. Zur Verkehrsmittelwahl der Besucher liegen keine genauen Informationen vor. Viele reisen mit dem Reisebus an oder kommen aus der Stadt zu Fuß.

Die Verweildauer nach Veranstaltungsende hängt stark von deren Art ab. Nach Konzerten begeben sich die Zuschauer in der Regel gleich nach Hause, nach einer Eröffnungsveranstaltung bleiben die Besucher gern noch eine Weile.

Tabelle 1: Anzahl der Besucher pro Jahr in der Moritzburg^{4,5}

Anzahl der Besucher pro Jahr in der Moritzburg						
	2010	2011	2012	2013	2014	Durchschnitt
Kinder und Jugendliche	6.229	6.576	4.494	8.152	5.604	6.211
Sonstige Besucher	53.599	46.032	31.458	57.061	39.230	43.476
Besucher insgesamt	49.828	52.608	35.952	65.213	44.835	49.687

Oper und Kulturinsel

Im Opernhaus der Stadt Halle finden Veranstaltungen im Großen Saal, im Operncafé, im Konzertfoyer sowie im Foyer II statt.⁶ Zur Kulturinsel gehören der Große Saal des Neuen Theaters, die Kammer, das Schaufenster, das Hoftheater sowie Dock 1 und Dock 2. Zu den Veranstaltungen zählen sowohl Theateraufführungen als auch Konzerte und Vermietungen an Dritte. Die 35 Vorstellungen je Woche finden in der Regel zwischen 9 und 24 Uhr statt und dauern 40 Minuten bis 6 Stunden.

Die Anzahl der Besucher je Spielsaison in der Oper und der Kulturinsel schwankt (Tabelle 2). Je nach Saison kamen zwischen 171.031 und 212.667 Besucher zu den Veranstaltungen. Im Durchschnitt waren es in den letzten fünf Jahren 199.250 Besucher pro Jahr, wobei die Kulturinsel mehr Besucher hat als die Oper.⁷ Spitzentage sind hierbei Donnerstag, Freitag und Samstag.⁸

Zum Teil reisen die Besucher frühzeitig an. Nach Vorstellungsende verweilen Besucher gern in den gastronomischen Einrichtungen des Theaterareals.

³ Telefon-Befragung am 20.11.2015.

⁴ Abweichungen sind rundungsbedingt.

⁵ Stadt Halle (Saale): Statistische Quartalsberichte.

⁶ E-Mail-Befragung vom 30.11.2015.

⁷ TOO GmbH, 03.05.2016.

⁸ E-Mail-Befragung vom 30.11.2015.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht

12. September 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Zur Verkehrsmittelwahl der Besucher liegen keine Daten vor. Mit einer Eintrittskarte ist in der Regel nur Kinder- und Schülergruppen die Nutzung des ÖPNV möglich. Ein kostenfreier Pkw-Stellplatz wird nicht angeboten.

Tabelle 2: Anzahl der Besucher je Spielsaison⁹

Kulturelle Einrichtung	Anzahl der Besucher je Spielsaison					Durchschnitt
	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	2013/ 2014	2014/ 2015	
Oper und Kulturinsel	171.031	212.667	196.092	207.575	208.885	199.250

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Für das Untersuchungsgebiet ist das Liniennetz der Straßenbahn von Bedeutung (Abbildung 4). Die 13 Straßenbahnlinien führen aus allen Himmelsrichtungen ins Zentrum. Drei davon halten an der Haltestelle Moritzburgtring im Untersuchungsgebiet. Dies ist die einzige Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Untersuchungsgebiet. Die veranstaltungsrelevanten Einrichtungen sind von der Haltestelle je nach Lage 200 bis 350 m entfernt und somit in fußläufiger Entfernung.¹⁰

Die Linien 3 und 8 verkehren als Nord-Süd-Verbindung Montag bis Freitag jeweils in einem 15-min-Takt. Die Linie 7 verbindet den Nordwesten mit dem Osten der Stadt und bietet eine umsteigefreie Verbindung vom/zum Hauptbahnhof. Auch sie verkehrt Montag bis Freitag tagsüber in einem 15-min-Takt. Somit besteht tagsüber ein mittlerer Takt von rund 5 min. Linie 3 und Linie 8 verkehren nur bis etwa 20 Uhr bzw. 22 Uhr. Linie 7 verkehrt nach 20 Uhr und am Wochenende in einem 20-min-Takt, nach Mitternacht in einem 30- und später in einem 60-min-Takt. Hinzu kommt die Nachtbuslinie 97, welche am Moritzburgtring lediglich um 2:56 Uhr in Richtung Marktplatz (zentraler Umsteigepunkt) hält.¹¹ Insgesamt wird durch den ÖPNV gewährleistet, dass die Besucher nach Veranstaltungsende das Untersuchungsgebiet verlassen können.

Im Untersuchungsgebiet fahren keine S- und Regionalbahnen oder Busse. Lediglich drei Linien des Regionalverkehrs verkehren in der Nähe des Untersuchungsgebietes. Die Buslinien 314 und VGS-440 bedienen die Haltestellen

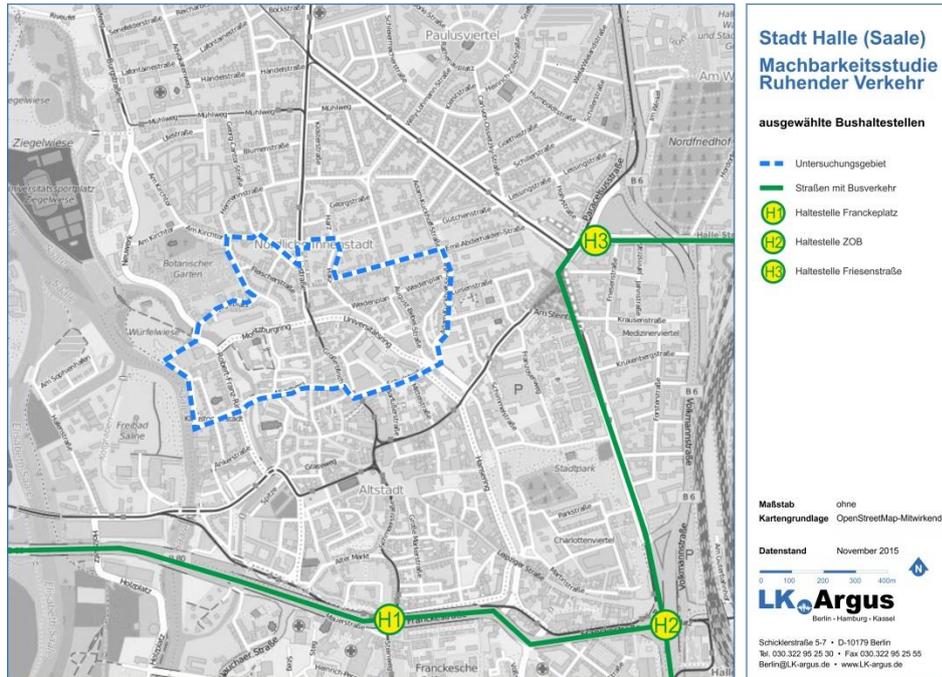
⁹ Stadt Halle (Saale): Statistische Quartalsberichte.

¹⁰ Die Kulturinsel ist besser über die Haltestelle Neues Theater (gleiche Bedienung) und die Oper zusätzlich über die Haltestelle Joliot-Curie-Platz (weitere Linien) zu erreichen.

¹¹ www.havag.com

Franckeplatz und ZOB, während die Linie 353 über den ZOB und die Haltestelle Friesenstraße fährt (Abbildung 3).^{12, 13}

Abbildung 3: Bushaltestellen in der Nähe des Untersuchungsgebietes



Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht

12. September 2016

2.3 Park+Ride-Angebote

P+R-Parkplätze geben vor allem Pendlern die Möglichkeit ihr Fahrzeug am Stadtrand abzustellen und mit dem ÖPNV in die Innenstadt zu fahren. Mit der Förderung von P+R-Anlagen kann der Straßenverkehr entlastet und der ÖPNV in großen Ballungsräumen gestärkt werden.

Die Stadt Halle hat acht P+R-Parkplätze.¹⁴ Eine weitere Anlage mit 42 Stellplätzen wird nach Angaben der Stadt Halle zurzeit am S-Bahnhof Nietleben gebaut. Abbildung 4 zeigt deren Lage. Keine der Anlagen liegt im Untersuchungsgebiet. Sie sind vor allem an den Ein- und Ausfahrtstraßen am Stadtrand zu finden. Ausnahme bildet der P+R-Parkplatz Rennbahnkreuz an dem sich die L 159 und die B 80 kreuzen. Im Nordosten des Stadtgebietes sind keine P+R-Anlagen vorhanden.

Insgesamt stehen an den acht P+R-Anlagen 990 Stellplätze bzw. bald neun Anlagen mit 1.032 Stellplätzen, zur Verfügung (Tabelle 3). Die meisten Stellplätze sind an den P+R-Anlagen Halle Messe (243 Stellplätze) an der

¹² Linien 314 (Bad Lauchstädt - Halle) und 353 (Niemberg - Halle): www.obs-bus.de.

¹³ Linie VGS-440 (Eisleben - Halle): www.vgs-suedharzlinie.de.

¹⁴ www.halle.de

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

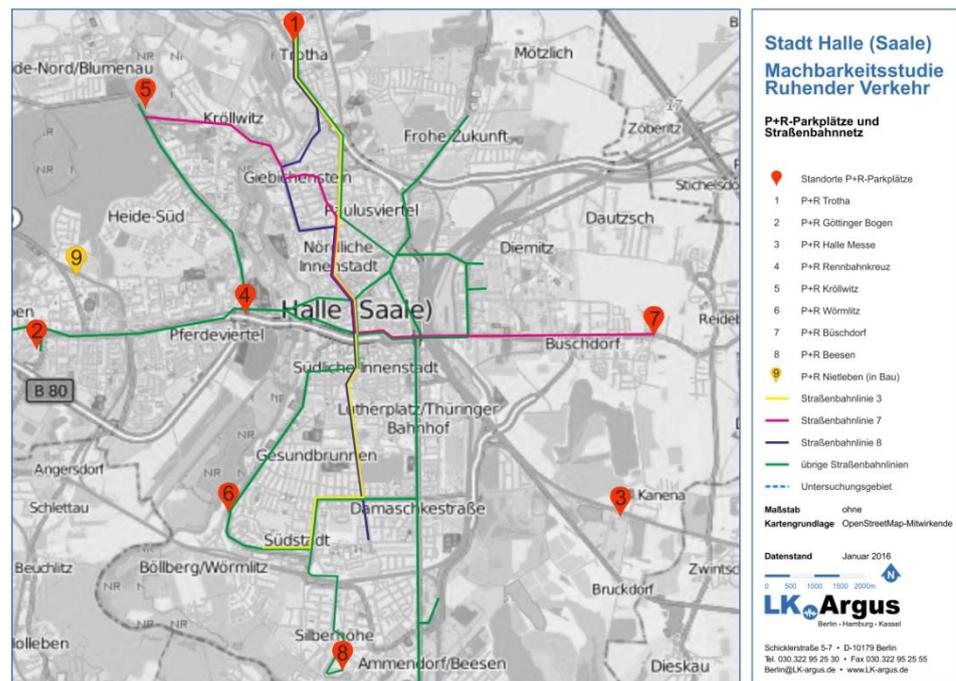
Teil 4:
**Begleitende
Maßnahmen**
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Messestraße und Wörmnitz (216 Stellplätze) am Südstadtring vorhanden.
Aktuelle Belegungsdaten für die Parkieranlagen liegen nicht vor.

Für das Untersuchungsgebiet von Bedeutung ist das Liniennetz der Straßenbahn, welches aus allen Himmelsrichtungen ins Zentrum führt (Abbildung 4). Die P+R-Parkplätze sind, mit Ausnahme der Anlagen Halle Messe und Nietleben, an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Die Innenstadt kann von dort mit der S-Bahn oder dem Bus erreicht werden. Von den Parkplätzen Trotha, Kröllwitz und Büschdorf kann ohne Umsteigen von den gleichnamigen Straßenbahnhaltestellen mit der Straßenbahn in das Untersuchungsgebiet gefahren werden. Von Göttinger Bogen, Halle Messe, Rennbahnkreuz, Wörmnitz, Beesen und Nietleben muss einmal umgestiegen werden, um das Untersuchungsgebiet zu erreichen.

Die Straßenbahnlinien an den P+R-Anlagen verkehren von Montag bis Freitag bis 20 Uhr im 15-min-Takt. Am Abend und am Wochenende wird ein 20-min-Takt angeboten.

Abbildung 4: Standorte P+R-Parkplätze und Straßenbahnnetz



Das Untersuchungsgebiet ist von allen P+R-Anlagen je nach Lage innerhalb von 33 min mit dem ÖPNV erreichbar (Tabelle 3). Mit dem Pkw betragen die Reisezeiten von den P+R-Anlagen bis zur Kreuzung Universitätsring / Große Ulrichstraße zwischen 6 und 17 min. Insgesamt ergeben sich durch die Nutzung des ÖPNV unter normalen verkehrlichen Bedingungen keine zeitlichen Vorteile für die Besucher der kulturellen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet.

Parksuchzeiten wurden nicht berücksichtigt. Sie ergeben sich sowohl an den P+R-Anlagen als auch im Untersuchungsgebiet. Aufgrund des hohen Parkdruckes ist jedoch davon auszugehen, dass die Parksuchzeit im Untersuchungs-



gebiet höher ist als an den P+R-Anlagen. Weiterhin wurden eventuelle Stauzeiten nicht berücksichtigt. Werden hierfür pauschal 10 min angesetzt, ist die Reisezeit mit der Straßenbahn von den P+R-Anlagen in das Untersuchungsgebiet kürzer als mit dem Pkw. Ausnahmen sind hier die P+R-Anlagen Wörmlitz und Beesen.

Von den P+R-Anlagen bis zur Kreuzung Universitätsring / Große Ulrichstraße sind zwischen 3,1 und 7,8 km zurückzulegen. Bei einer überschlägigen Berechnung mit 0,30 €/km¹⁵ ergeben sich Wegekosten mit dem Pkw von den P+R-Anlagen in das Untersuchungsgebiet von 1,86 € bis 4,68 €. Hinzu kommen je nach Lage und Uhrzeit noch Parkgebühren.

Im Untersuchungsgebiet gibt es nur wenig unbewirtschaftete Parkstände. An den bewirtschafteten Parkständen außerhalb der Altstadt sind montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr und samstags von 7 bis 13 Uhr für 30 min 0,25 € zu entrichten. Gleichzeitig gibt es ein Tagesticket für 2,50 €. Entlang des Universitätsringes kostet das Parken montags bis freitags von 7 bis 19 Uhr und samstags von 7 bis 16 Uhr je halbe Stunde 0,50 €. Ein Tagesticket gibt es nicht. Die Höchstparkdauer beträgt drei Stunden. Somit ergeben sich für einen Veranstaltungsbesuch zusätzliche Kosten für das Parken an kommunalen Parkständen von bis zu 3 €. In den privaten Tiefgaragen sind am Tag 1,40 € bzw. 1,50 € pro Stunde zu entrichten. In der Tiefgarage Händelhaus-Karree kostet das Parken ab der dritten Stunde 1,00 €/h.

Die Gebührenpflicht wird an den kommunalen Parkständen in den Abendstunden ausgesetzt. Je nach Anreisezeit und Belegung der Parkstände ist das Parken am Abend sogar unentgeltlich möglich. In den Tiefgaragen bleibt die Gebührenpflicht bestehen. Jedoch bietet die Tiefgarage Händelhaus-Karree einen Abendtarif an. Dort kann zwischen 19 und 7 Uhr für insgesamt 3 € geparkt werden.

Die Fahrtkosten mit dem ÖPNV betragen von den P+R-Anlagen in das Untersuchungsgebiet und zurück 4,40 €.¹⁶

Es ist festzustellen, dass eine Nutzung der P+R-Parkplätze bei Veranstaltungen in den Abendstunden nach Kostengesichtspunkten im Vergleich zur Pkw-Fahrt in die Innenstadt unattraktiv ist (mit Ausnahme der Anlage in Beesen; Tabelle 3). Da auch die Reisezeitvorteile des ÖPNV, selbst mit Berücksichtigung der Parkplatzsuche, gering sind, kann davon ausgegangen werden, dass P+R im Zusammenhang mit Veranstaltungen in den Kultureinrichtungen am nördlichen Altstadtring bislang kaum stattfindet.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4

Begleitende Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

¹⁵ alle Pkw-Kosten berücksichtigend, vgl. Bundesreisekostengesetz

¹⁶ = zwei Einzelfahrscheine in Tarifzone 210 (Halle) à 2,20 € (seit 01.08.15)

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
**Begleitende
Maßnahmen**
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Tabelle 3: Übersicht P+R-Anlagen, Reisezeiten und Wegekosten

Nr.	Parkplatz	Stellplatzanzahl	Minimale Reisezeit [min]		Kosten [€]		
			ÖPNV	Pkw	ÖPNV	Pkw generell	Kommunales Parken
1	P+R Trotha (Köthener Straße)	65	13	10	4,40	2,16	0 – 3 €
2	P+R Göttinger Bogen (Am Kleinen Teich)	63	22	12	4,40	3,60	0 – 3 €
3	P+R Halle Messe (Messestraße)	243	23	15	4,40	4,02	0 – 3 €
4	P+R Rennbahnkreuz (Halle-Saale-Schleife)	56	11	06	4,40	1,86	0 – 3 €
5	P+R Kröllwitz (Dölauer Straße)	84	16	13	4,40	2,70	0 – 3 €
6	P+R Wörlitz (Südstadtring)	216	24	12	4,40	2,82	0 – 3 €
7	P+R Büschdorf (Delitzscher Straße)	120	21	15	4,40	3,30	0 – 3 €
8	P+R Beesen (Dukatenstraße)	143	33	17	4,40	4,68	0 – 3 €
9	P+R Nietleben (Heidestraße)	(42)	21	15	4,40	3,72	0 – 3 €
Gesamtstellplatzanzahl		990 (1.032)					

2.4 Parkieranlagen

Bei Parkieranlagen gibt es eine Reihe von Merkmalen, die die Attraktivität nicht oder nur mit kostenintensiven Umbaumaßnahmen erhöhen können. Nicht beeinflussbar sind standortbezogene Nachteile und baukonstruktive Mängel wie

- die Lage
(ungünstige Positionierung zu den Zielen, keine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz),
- die tragende Konstruktion
(ungünstige Stützenraster in den Ebenen),
- die Rampenstellung und -konstruktion
(schmale Fahrspuren, steile Rampen).

Eine Reihe von „Softmerkmalen“ hat jedoch einen wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz der Parkieranlagen und liegt zum Teil im Gestaltungsspielraum



der Betreiber. Diese werden für die relevanten Objekte analysiert und bewertet. Die Handlungspotenziale werden zusammengefasst.

Eine abgestimmte Tarifpolitik für die Kapazitäten im Straßenraum (Stadt) und in den Parkieranlagen (Betreiber) kann zu einer deutlichen Verlagerung von Parkvorgängen von der Straße in die Sammelanlagen beitragen. Weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Aufnahmefähigkeit und Bereitschaft zur Nutzung der vorhandenen Parkieranlagen betreffen u. a. folgende Elemente des Betriebs:

- Information (Parkleitsystem),
- Anfahbarkeit (Routenführung),
- Betriebskonzept (Öffnungszeiten),
- Nutzerfreundlichkeit (Fußwege, Markierung, Beschilderung, Kassiersysteme, Treppenhäuser, Ausstattung, zusätzliche Dienstleistungen),
- Sicherheit (Sichtbeziehungen, Beleuchtung, Personal vor Ort),
- Übersichtlichkeit (Gestaltung der Parkebenen, Verkehrsführung und -geometrie) und
- Sauberkeit (Reinigungsmodus).

Von Kurzparkern / Besuchern werden in der Regel Entfernungen bis rund 300 m akzeptiert, bei einem besonders hohen Parkdruck auch bis zu 400 m. Bei Entfernungen von mehr als 400 m werden Parkbauten kaum nachgefragt.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine öffentlich zugänglichen Parkieranlagen. Nur die Kulturinsel und die Moritzburg liegen im Einzugsgebiet einer bestehenden Parkieranlage. Die Einrichtungen befinden sich in einer fußläufigen Entfernung von rund 240 m bzw. 380 m von der Tiefgarage Händelhaus-Karree.

Die weiteren Parkieranlagen, Tiefgarage Hansering / Galeria Kaufhof und die Tiefgarage Multimediazentrum¹⁷ können aufgrund ihrer Lage außerhalb der Einzugsgebiete der Veranstaltungseinrichtungen für die Befriedigung der Parkraumnachfrage derselben nicht aktiviert werden (Abbildung 5).

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht

12. September 2016

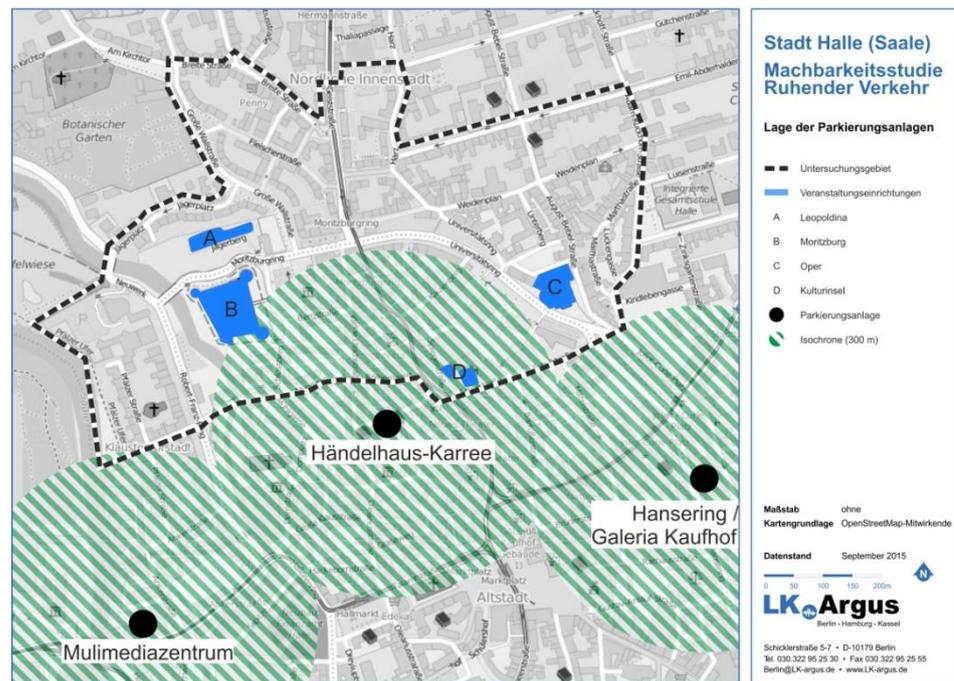
¹⁷ Die Tiefgarage Multimediazentrum ist aufgrund von Hochwasserschäden seit 2013 geschlossen.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht

15. Juli 2016

Abbildung 5: Lage der bestehenden Parkieranlagen



Die Tiefgarage Händelhaus-Karree ist rund um die Uhr geöffnet. Die Einfahrt für Kurzparker ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 5:30 bis 23:00 Uhr und am Wochenende ab 7 Uhr möglich. Die Ausfahrt ist jederzeit möglich. Für Kurzparker stehen 358 Stellplätze zur Verfügung.

Die ausgeschilderte Zufahrt zum Händelhaus-Karree erfolgt über die Verbindung Oleariusstraße (Kleine Ulrichstraße) und Dachritzstraße. Die Tiefgarage liegt inmitten der Altstadt und nicht direkt an einer Hauptverkehrsstraße.

Es werden zwei Haupttarife angewandt:

- Tagestarif zwischen 6 und 19 Uhr und
- Nachttarif (auch Operntarif genannt) zwischen 19 und 6 Uhr.

Beim Tagestarif (6 - 19 Uhr) wird die erste Stunde im 20-min-Takt abgerechnet. Hier sind 0,50 € je 20 min zu entrichten. Die zweite Stunde kostet ebenfalls 1,50 €. Ab der dritten Stunden sind 1 €/h zu zahlen. Zwischen 19 und 6 Uhr gilt der Nachttarif. Bei Einfahrt nach 19 Uhr und Ausfahrt vor 6 Uhr des Folgetages beträgt die Parkgebühr maximal 3 €.

Es bestehen keine tariflichen Kooperationen mit Einkaufs- oder sonstigen Einrichtungen. Die Nachfrage generiert sich in erster Linie aus der zentralen Lage in der Altstadt. Abbildung 6 zeigt die Belegung der Tiefgarage im Tagesverlauf während einer normalen Arbeitswoche sowie an Tagen mit besonderem Verkehrsaufkommen in der Adventszeit. Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse zusammengefasst:

- Insgesamt sind in der Tiefgarage Händelhaus-Karree, sowohl in der Normalwoche als auch in der Adventszeit, im gesamten Tagesverlauf noch freie Kapazitäten vorhanden. Je nach Tageszeit stehen zwischen 46 und 308 Stellplätze zur Verfügung. Dies entspricht einer Belegung von 87 % bzw. 14 %.
- Am geringsten ist die Belegung in den Morgenstunden. Hier sind weniger als 30 % der Stellplätze belegt. Bis 12 Uhr steigt die Belegung an und sinkt an einem normalen Werktag wieder. Während der Adventszeit bleibt die Auslastung im gesamten Tagesverlauf auf einem hohen Niveau und sinkt erst ab 19 Uhr.
- In den Abendstunden bestehen an einem normalen Werktag noch ausreichend freie Kapazitäten. Ab 17 Uhr sind weniger als 50 % der Stellplätze belegt. Während der Adventszeit sind die freien Kapazitäten in der Tiefgarage Händelhaus-Karree gering. Bis 19 Uhr beträgt die Auslastung durchgehend mehr als 80 %.

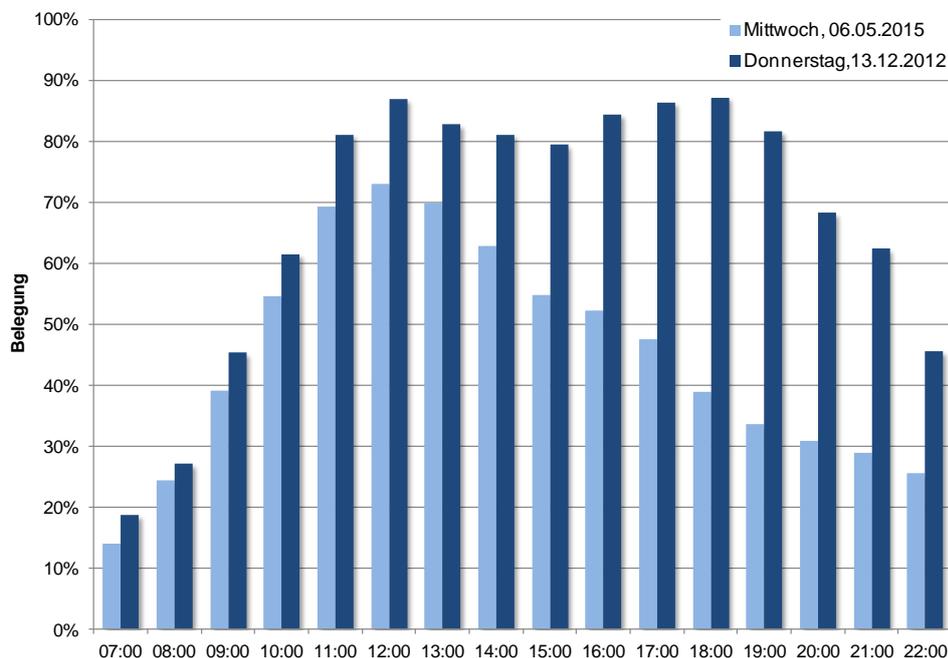
Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht

12. September 2016

Generell ist einzuschätzen, dass die Tiefgarage Händelhaus-Karree für Besucherverkehre der Kulturinsel und (eingeschränkt) der Moritzburg relevant ist.

Abbildung 6: Belegung der Tiefgarage Händelhaus-Karree



Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

3 Empfehlungen

3.1 Öffentlicher Personennahverkehr

3.1.1 Bedienungshäufigkeit

Die Straßenbahn-Haltestelle Moritzburgring wird von drei Linien bedient. Durch die versetzte Taktung kann montags bis freitags tagsüber annähernd ein attraktiver 5-min-Takt aus dem Untersuchungsgebiet heraus angeboten werden. Am Wochenende verkehren die Straßenbahnen tagsüber linienübergreifend etwa alle 7 min.

Aufgrund der hohen Taktdichte am Tag erscheinen tagsüber keine Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenbahn-Angebots erforderlich. Bei Abendveranstaltungen mit einem hohen Besucheraufkommen kann eine Verdichtung des Taktes jedoch sinnvoll sein. Darüber hinaus ist zu überlegen, ob die Betriebszeiten der Linien 3 und 8 verlängert werden können.

3.1.2 Kombi-Tickets

Kombi-Tickets ermöglichen eine kostengünstige Nutzung des ÖPNV. Sie beinhalten den Eintritt für die Veranstaltung und die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

In zahlreichen deutschen Städten werden solche Tickets angeboten. In Braunschweig bietet die Stadthalle Braunschweig Betriebsgesellschaft mbH für ihre Betriebsstätten und verschiedene Veranstaltungen im Eintracht-Stadion Kombi-Tickets an.¹⁸ Im Gebiet des Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbundes (RNN) werden Kombi-Tickets unter anderem zu Veranstaltungen des Staatstheaters Mainz, zum Oktoberfest Mainz sowie zum Weinforum Rheinhessen angeboten.¹⁹ Kombi-Tickets in Leipzig gibt es auch in Verbindung mit der Oper, dem Gewandhaus und dem Zoo.²⁰ Dresden bietet die Tickets zum Beispiel für die Staatsoperette und die Lange Nacht der Theater an.²¹

Für den Leipziger Zoo können die Kombi-Tickets allerdings nur im Internet gekauft werden. Der Preis für die ÖPNV-Fahrkarte ist in Verbindung mit dem Veranstaltungsbesuch etwas günstiger als ein herkömmliches ÖPNV-Ticket.

¹⁸ http://www.stadthalle-braunschweig.de/fileadmin/downloads/stadthalle/anfahrt/Alles_auf_Gr%C3%BCn_STH_Kombi-Kongress-Ticket.pdf

¹⁹ <http://www.rnn.info/fahrkarten/fahrkartensortiment/sonstige-fahrkarten/rnn-kombiticket/>

²⁰ <https://www.mdv.de/ticket/kombitickets/>

²¹ <https://www.dvb.de/de-de/tickets/geschaeftskunden/kombitickets/>

Beim Onlinekauf der Eintrittskarte sparen Erwachsene zwischen 1,10 € und 2,50 € und Kinder maximal 0,20 € gegenüber dem regulären Einzelfahrpreis.

Auch in Halle werden diese Kombi-Tickets bereits von einigen Einrichtungen angeboten. So kooperieren unter anderem der Hallesche Fußballclub e.V., der Mitteldeutsche Eishockey Club Saale Bulls, die Martin-Luther-Universität punktuell und das Händel-Haus mit der HAVAG.²²

Finanziert werden die Tickets von den Veranstaltungseinrichtungen, welche sie für einen stark ermäßigten Preis erwerben. Die Preise werden individuell für die verschiedenen Veranstaltungen mit der HAVAG ausgehandelt. Aktuell kostet ein Ticket mit Fahrrecht für An- und Abreise je nach Veranstaltungseinrichtung zwischen 0,60 € und 1,80 €.

Die Untersuchung der Kosten für die Anfahrt zu den Veranstaltungsorten (Kapitel 2.3) zeigt, dass die Nutzung des ÖPNV mit einem herkömmlichen Ticket nur am Tage preisliche Vorteile gegenüber dem Pkw bietet.²³ Durch ein Kombi-Ticket könnte der preisliche Vorteil auch auf die Abendstunden ausgedehnt werden. Nachfolgend wird geprüft, inwiefern die Ausweitung des Kombi-Ticket-Systems auf alle Veranstaltungsorte möglich und sinnvoll ist.

Eine zusammenfassende Darstellung der Potenziale und der Kosten für den Erwerb von Kontingenten an Kombi-Tickets durch die verschiedenen Veranstaltungseinrichtungen enthält Tabelle 4.²⁴

● Oper und Kulturinsel

Insgesamt ist der Anteil der verkauften Kombi-Tickets in Bezug auf alle Besucher von Oper und Kulturinsel zurzeit mit weniger als 2 % sehr gering. Die Tickets werden bisher in der Regel nur für Kinder- und Schülergruppen angeboten. Zieht man von der Summe der Besucher die Ehren-, Frei- und Dienstkarten sowie die bereits verkauften Kombi-Tickets ab, so ergibt sich für die Veranstaltungen des Opern- und der Theaterensembles in den Spielstätten der nördlichen Altstadt pro Jahr ein Potenzial von rund 190.000 zusätzlichen Kombi-Tickets.²⁵ Unter Berücksichtigung der üblichen Preise ergeben sich in etwa Zusatzkosten für die ÖPNV-Komponente zwischen 114.000 € und 160.000 €.

Auch die Staatskapelle gehört zur Theater, Oper und Orchester GmbH Halle (TOO GmbH) und spielt unter anderem im Opernhaus. Ein Kombi-Ticket

²² Hallesche Verkehrs-AG.

²³ Durch die gebührenpflichtige Bewirtschaftung der Parkstände im Straßenraum am Tag.

²⁴ Dass die Nutzer von Kombi-Tickets nicht als Fahrgäste bei der Ermittlung des Halleschen Anteils an den Landesmitteln nach § 8 ÖPNVG zählen, ist unerheblich, da das Angebot auch ohne diese Honorierung verkehrlich und wirtschaftlich vorteilhaft ist.

²⁵ Bezugszeitraum: Spielsaison 2014/2015.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4 Begleitende Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil 4:

Begleitende

Maßnahmen

Abschlussbericht

15. Juli 2016

für deren Veranstaltungen gibt es bisher nicht. Um ein einheitliches Angebot zu ermöglichen, wäre es sinnvoll das Kombi-Ticket-System auch auf die Veranstaltungen der Staatskapelle auszudehnen. Hier wären pro Jahr rund 76.000 weitere Kombi-Tickets absetzbar, mit Zusatzkosten für die ÖPNV-Komponente zwischen 46.000 € und 64.000 €.

Insgesamt ergibt sich für die Veranstaltungen der TOO GmbH im Vergleich zum Bestand jährlich ein Potenzial für weitere 267.000 Kombi-Tickets. Die Kosten dafür würden zwischen 160.000 € und 224.000 € betragen. Mit der höheren Absatzmenge als für einzelne Sparten der TOO GmbH steigt auch die Wahrscheinlichkeit, mit der HAVAG einen geringeren Preis pro Ticket zu erzielen.

Je nach Veranstaltung kostet eine reguläre Eintrittskarte (ohne Ermäßigung) zwischen 10 € und 38 €. Würden die Kosten für die Fahrscheine auf die Eintrittskarten umgelegt, würden sich die Eintrittspreise nur marginal erhöhen (<1 %).

● **Kunstmuseum Moritzburg**

Für die Veranstaltungen in der Moritzburg gibt es bisher keine Kombi-Tickets, da der Kartenvorverkauf unbedeutend ist. Die Eintrittskarten werden in der Regel erst vor Ort, also nach erfolgter Anreise am Veranstaltungstag gekauft. Daher wäre die Änderung des Ticketsystems eine Voraussetzung für die Einführung eines Tickets mit ÖPNV-Komponente, z. B. durch eine zusätzliche Erwerbsmöglichkeit im Internet nach dem Vorbild des Leipziger Zoos. Beim Kauf des Onlinetickets könnte dann gleichzeitig das Anrecht für die An- und Abreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erworben werden.

Die Eintrittspreise der Moritzburg sind gering und einige Nutzergruppen wie zum Beispiel Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Auszubildende, Studierende der Kunsthochschule oder Inhaber des Halle-Passes haben freien Eintritt, so dass eine Umlegung der ÖPNV-Kosten auf den Ticketpreis nur begrenzt möglich ist.

Unter der Voraussetzung, dass das Ticketsystem umgestellt wird und der Annahme, dass die Anzahl der Besucher über 18 Jahre mit freiem Eintritt sehr gering ist, ergibt sich ein Potenzial von rund 43.500 Kombi-Tickets. Allerdings ist davon auszugehen, dass zumindest anfänglich nur ein geringer Anteil der Tickets tatsächlich im Vorverkauf bezogen wird. Folglich würde die ÖPNV-Komponente kaum genutzt werden, was einerseits den Preiszuschlag sehr gering hält, andererseits den vor Ort kaufenden Großteil der Besucher, wenn auch marginal, mehrbelastet. Die zusätzliche Funktion der Eintrittskarte sollte dann gezielt mit Verweis auf geringere Mobilitätskosten und ggf. kürzere Reisezeiten beworben werden.



Alternativ könnten wie beim Zoo Leipzig nur die Tickets im Vorverkauf mit ÖPNV-Komponente angeboten werden. Es handelt sich per Definition des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) dann nicht um ein Kombi-Ticket und der Preisaufschlag wäre deutlich größer, da das Ticket fast ausnahmslos von Besuchern bezogen wird, welche es tatsächlich für An- und Abreise mit dem ÖPNV nutzen. Höhere Kosten müssten auf weniger Tickets umgelegt werden.

Um günstigere Preise für die ÖPNV-Komponente zu erzielen, wäre eine Einkaufsgemeinschaft der Kultureinrichtungen von Vorteil. Der Findungsprozess einer solchen Kooperation erfordert allerdings zeitlichen Vorlauf und organisatorischen Aufwand bei den Einrichtungen.

● **Leopoldina**

Die Leopoldina hat jährlich rund 1.800 Besucher, wobei viele Veranstaltungen kostenfrei sind, sodass die Kosten für den ÖPNV nicht auf das Ticket umgelegt werden können. Daher ergeben sich unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit keine Potenziale zur Einführung eines Kombi-Tickets in der Leopoldina.

Tabelle 4: Potenziale und Kosten für Kombi-Tickets²⁶

Einrichtung	Ticket-Potenzial	Aufwendungen in €	
		minimal	maximal
Oper und Kulturinsel	190.700	114.400	160.200
Staatskapelle	76.200	45.700	64.000
Moritzburg	43.500	k. A.	k. A.
Leopoldina	-	-	-
Summe	310.400	> 160.100	> 224.200

3.1.3 Park+Ride-Angebote

Halle ist mit acht P+R-Anlagen und einer weiteren im Bau befindlichen Anlage bereits gut ausgestattet. Sie sind so angelegt, dass alle Himmelsrichtungen und radialen Straßenbahn-Linien abgedeckt sind. Eine weitere Ausweitung des Park+Ride-Systems ist nicht erforderlich.

Eine Verdichtung des regulären ÖPNV-Taktes vor und nach den Abendveranstaltungen würde zu einer besseren Erreichbarkeit und einer Steigerung der Attraktivität der bestehenden P+R-Anlagen beitragen.

²⁶ Abweichungen sind rundungsbedingt.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil 4:
**Begleitende
Maßnahmen**
Abschlussbericht
15. Juli 2016

3.2 Attraktivierung der Tiefgarage Händelhauskarree

Die Tiefgarage Händelhaus-Karree ist in den letzten Jahren durch Sanierungsarbeiten aufgewertet worden.²⁷ Fast durchgängig sind die Anforderungen des ADAC an benutzerfreundliche Parkieranlagen umgesetzt worden, so z. B.:

- einheitliche Beschilderung und Ausweisung aller erforderlichen Informationen an der Einfahrt
- Ausfahrtmöglichkeit rund um die Uhr
- transparente Türen und Aufzüge
- klare übersichtliche Strukturierung der Parkebenen
- eindeutige Trennung von Rampen, Fahrgassen und Stellplatzbereichen
- Einrichtungsverkehr in den Ebenen zur Vermeidung von Konfliktsituationen

Das Parkhaus vermittelt einen gepflegten Zustand und bietet sich insbesondere für Besucher der Kulturinsel an. Es ist bereits sehr gut an das Parkleitsystem angeschlossen. Hier besteht kein Optimierungspotenzial.

Für eine Attraktivierung der Tiefgarage für Besucher der Kulturinsel bieten sich folgende Ansätze an:

- Hinweise auf den Webseiten und auf den Eintrittskarten der Kultureinrichtungen auf die Tiefgarage

Hinweise auf den Webseiten und auf den Eintrittskarten der Kultureinrichtungen zu der komfortablen Abstellmöglichkeit in der Tiefgarage könnten die Wahrnehmung derselben im Zusammenhang mit Besuchen in der nördlichen Altstadt steigern.

- Sondertarife für Besucher von Veranstaltungen

Für die Besucher der Kulturinsel könnten Sonderkonditionen zum Parken in der Tiefgarage eingeräumt werden. Dabei erhalten die Besucher in einem Zeitraum von 1 Stunde vor Veranstaltungsbeginn und 1 Stunde nach Veranstaltungsende eine Vergünstigung. Der bereits bestehende Nachttarif von 3 € für das Parken zwischen 19 und 6 Uhr ist für Veranstaltungsbesucher gut geeignet, wenn die Veranstaltung nach 19.30 Uhr beginnt. Bei Veranstaltungsbeginn vor 19.30 Uhr werden die Stellplätze schon früher nachgefragt. Hier wäre zu prüfen, ob eine Anpassung des Nachttarifes, z. B. ab 18.00 Uhr, und/oder eine Reduzierung von 3 auf 2 € möglich wären.

²⁷ Nach Angaben des Betreibers Parkservice Hüfner GmbH & Co. KG Stuttgart

- Eintrittskarte mit Parkticket (Kombi-Ticket)

Bei dieser Variante ist das Parken bereits im Preis für die Eintrittskarte enthalten (Kombi-Ticket). Voraussetzung hierfür ist ein Vorverkauf der Eintrittskarten (in der Regel über Internet), bei dem auch die Parkberechtigung erworben und ausgedruckt wird. Mit diesem Parkticket kann dann in die Tiefgarage eingefahren werden. Da für die Realisierung sowohl technische Umbauten an den Ticketlesegeräten an der Einfahrt der Tiefgarage als auch an den Onlineportalen der Kultureinrichtungen erforderlich sind, wird eine Umsetzung als eher schwierig eingeschätzt.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

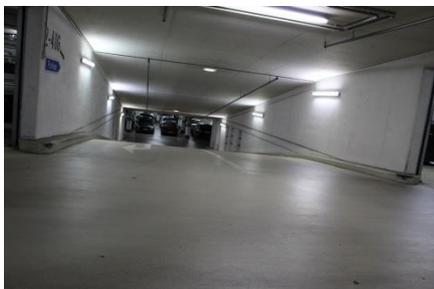
Abbildung 7: Tiefgarage Händelhaus-Karree



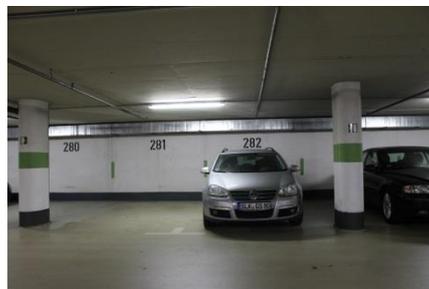
Einheitliche Beschilderung



Transparente Türen



Breite Rampen



Vorbildliche Stellplatzkennzeichnung

3.3 Temporäre Parkplätze bei Eventveranstaltungen

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit private, sonst nicht öffentlich zugängliche Parkplätze, die nur zu den üblichen Betriebszeiten benötigt werden, an Wochenenden oder am Abend Besuchern von Oper, Kulturinsel, Leopoldina oder Moritzburg zugänglich zu machen. Aufgrund der Lage zu den Veranstaltungsorten eignen sich hierfür die privaten, aber nicht öffentlichen Sammelanlagen am Pfälzer Ufer und an der Marthastraße.

Hierzu sind allerdings vertragliche Regelungen mit den Eigentümern erforderlich, die unter anderem die Verteilung der Kosten für Instandhaltung, Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst klären. Weiterhin sind Festlegungen zu den Nutzungsregularien, zur Haftungsabgrenzung und zur Kostentragung bei

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Beschädigungen und bei Einschränkung der Benutzbarkeit zu treffen. Zu berücksichtigen ist auch der Umgang mit zu lang abgestellten Fahrzeugen oder mit anderen Umständen, die die primäre Nutzung der Parkfläche einschränken.

3.3.1 Pfälzer Ufer (Parkplatz AOK)

Aufgrund der guten fußläufigen Erreichbarkeit von Leopoldina und Moritzburg eignet sich der Parkplatz für die Beschäftigten der AOK Sachsen-Anhalt am Pfälzer Ufer, um ihn den Besucherverkehren der Leopoldina und der Moritzburg zugänglich zu machen.

Nach Auskunft der Verwalterin des Objektes ist eine regelmäßige Wechselnutzung des eingefriedeten Parkplatzes ausgeschlossen, weil die Stellplätze dauerhaft (nach dem Modus 24/7) vermietet sind, und die Beschäftigten durchaus außerhalb der Arbeitszeit davon Gebrauch machen. Eine ganz sporadische Fremdnutzung bei Großveranstaltungen z.B. in der Leopoldina wird jedoch nicht kategorisch ausgeschlossen. Es bedarf der Einzelfallprüfung mit Vorrang von AOK-Veranstaltungen. In Fällen von Fremdnutzung wären mindestens die verursachten Mehrkosten für den Wachdienst zu erstatten.²⁸

Die Sammelanlage kann über den westlichen Altstadtring angefahren werden. Die Ein- und Ausfahrt ist in bzw. aus Norden und Süden möglich. Als Hauptein- und Ausfahrt dient der Robert-Franz-Ring. Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Nutzung des Parkplatzes für Eventverkehre aufgrund des geringen Mehrverkehrs keine Kapazitätsprobleme ergeben werden. Auch für das Untersuchungsgebiet selbst ergeben sich keine Auswirkungen, da die Verkehre keine Neuverkehre darstellen, sondern bei Veranstaltungen bereits vorhanden sind. Sie werden lediglich umgelenkt.

Generell ist aber davon auszugehen, dass die Verkehre vor Beginn und nach Ende einer Veranstaltung konzentriert ein- und ausfahren. Die Parkplatzzufahrt mit einer Länge von rund 50 m bietet ausreichend Rückstauraum, so dass der Verkehr auf dem Robert-Franz-Ring nicht beeinträchtigt werden würde.

Der Parkplatz verfügt über 125 Stellplätze und ist somit die größte private, aber nicht öffentlich zugängliche Sammelanlage in fußläufiger Entfernung. Sie würde für die Veranstaltungen in Leopoldina oder Moritzburg ausreichend Kapazitäten bieten. Im Einfahrtbereich befinden sich 10 Stellplätze für Besucher der AOK. Da sie frei zugänglich sind, können sie außerhalb der Geschäftszeiten von jedermann genutzt werden. Die übrigen Stellplätze sind werktags außerhalb der üblichen Geschäftszeiten der AOK sowie an Wochenenden abgeschlossen und nur für berechnete Nutzer verfügbar. Die Flächen sind befestigt und in einem guten baulichen Zustand. Die Stellplätze unterliegen einer festen Parkordnung,

²⁸ Telefonische Auskunft von Frau Annet Winkler, AOK Sachsen-Anhalt, vom 31.05.2016 (E-Mail-Anfrage vom 12.05.2016)



so dass keine zusätzlichen Maßnahmen zur Ordnung des Parkens erforderlich sind.

Der Parkplatz liegt rund 300 m vom Eingang der Leopoldina und rund 400 m vom Eingang der Moritzburg entfernt und ist trotz des Höhenunterschieds relativ gut fußläufig zu erreichen. In unmittelbarer Nähe zur Zu- und Ausfahrt befindet sich ein Fußgängerüberweg, sodass eine sichere Querung des Robert-Franz-Rings möglich ist. Hier und am Moritzburgring befinden sich beidseitig Gehwege, die ein bequemes Erreichen der Veranstaltungsorte erlauben. Eine Wegweisung zur Leopoldina oder zur Moritzburg ist derzeit nicht vorhanden. Aufgrund der geringen Entfernungen zwischen Parkplatz und Veranstaltungsorten sind keine Shuttleverkehre erforderlich.

An den Parkplatz der AOK grenzt keine Wohnbebauung an. Somit ist nicht von akustisch oder schadstoffbedingt negativen Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung auszugehen. Anzumerken ist allerdings, dass der Parkplatz im Überschwemmungsgebiet liegt und ggf. bei Hochwasser nicht nutzbar ist. Sollten die Kapazitäten am Parkplatz der AOK in Ausnahmefällen nicht genügen, würde sich der Parkverkehr ggf. zurück in das Untersuchungsgebiet verlagern. Eine zusätzliche Belastung bisher nicht betroffener Wohngebiete ist aufgrund der Lage von Leopoldina und Moritzburg auszuschließen.

Die Veranstaltungen in der Leopoldina sind größtenteils kostenfrei und die Eintrittspreise in der Moritzburg relativ niedrig. Aus diesem Grund ist eine ausreichende Akzeptanz des Parkplatzes eher bei einer ebenfalls kostenfreien bzw. -günstigen Nutzung zu erwarten.²⁹ Eine Lenkung der Verkehre kann vor Ort durch Ordnungspersonal erfolgen, insbesondere an Tagen mit besonders hohem Verkehrsaufkommen.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4
Begleitende
Maßnahmen

Abschlussbericht

12. September 2016

²⁹ Die Kosten für das Parken (als Nebenzweck) werden in der Regel am Aufwand für den Hauptzweck orientiert. Preissensible Nutzer (von kostenlosen Veranstaltungen) akzeptieren selten (hohe) Parkentgelte.

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil 4:
Begleitende
Maßnahmen
Abschlussbericht
15. Juli 2016

Abbildung 8: Parkplatz der AOK am Pfälzer Ufer

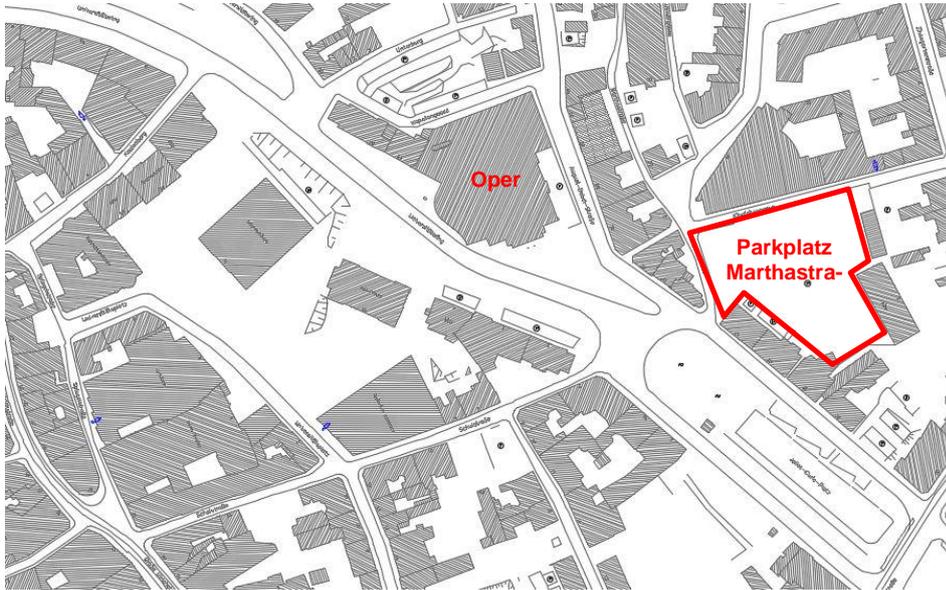


3.3.2 MarthasträÙe

Der private Parkplatz MarthasträÙe ist insbesondere für Veranstaltungsverkehr der Oper aufgrund der geringen fuÙläufigen Entfernung von Interesse. Gegenwärtig wird der Parkplatz mit 140 Stellplätzen in erster Linie an Dauerparkern (Berufspendler, Anwohner) vermietet.³⁰ Wenige Stellplätze werden von einem in der Nachbarschaft befindlichen Pflegeheim genutzt.

Die Zufahrt erfolgt über den Joliot-Curie-Platz und die MarthasträÙe. Die Ein- und Ausfahrt befindet sich direkt am Knotenpunkt Joliot-Curie-Platz / MarthasträÙe. Die MarthasträÙe ist eine Einbahnstraße, die vom Knotenpunkt in Fahrtrichtung Norden befahren werden darf. Dennoch erfolgt die Ausfahrt vom Parkplatz nach Süden zum Joliot-Curie-Platz.

³⁰ Eigentümer ist die Wemax GmbH, die weitere Parkplätze in Halle betreibt.

Abbildung 9: Parkplatz MarthasträÙe

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil: 4
Begleitende
MaÙnahmen
Abschlussbericht

12. September 2016

Tagsüber ist die Belegung des Parkplatzes durch Mietparker (Berufspendler) hoch, in den Abend- und Nachtstunden jedoch sehr gering. Somit bietet er ausreichend freie Kapazitäten für Veranstaltungsverkehre.

Nach Rücksprache mit dem Eigentümer wären für Besucher des Opernhauses ab 18 Uhr an normalen Tagen bis zu 50 Stellplätze und an Tagen mit einem besonderem Verkehrsaufkommen (z. B. in der Weihnachtszeit) bis zu 20 Stellplätze verfügbar.³¹ Allerdings ist die Primärnutzung des Parkhauses durch die Dauermieter sicherzustellen. Das bedeutet, dass alle Besucher bis 7 Uhr am Folgetag den Parkplatz verlassen müssen.

Vorstellbar ist ein Pauschaltarif für den Zeitraum 18-7 Uhr von 3 € pro Parkvorgang (analog dem Nachttarif in der Tiefgarage Händelhaus-Karree). Bei 50 Stellplätzen wären das 150 € pro Veranstaltung. Im Durchschnitt finden im Opernhaus Veranstaltungen an 282 Tagen pro Jahr. Würde man von jährlich rund 150 Abendveranstaltungen ausgehen, so wäre das ein Einnahmepotenzial für den Betreiber von jährlich 22.500 € brutto.

Wichtig für die Einhaltung der Einstelldauer (18-7 Uhr) wäre der Erwerb der Parkberechtigung (als im Fahrzeug auslegbares Parkticket) zusammen mit der Eintrittskarte für die Veranstaltung im Vorverkauf über das Online-Portal der Oper. Das Parkticket kann ausgedruckt und zur Kontrolle im Fahrzeug ausgelegt werden. Eine mehrfache Nutzung (z. B. durch Kopieren) ist auszuschließen (z. B. durch Aufdrucken eines QR-Codes; analog der Eintrittskarte).

³¹ Telefonische Information vom 09.05.16, Herr Thorsten Märker, Geschäftsführer Wemax GmbH

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadttring

Teil 4:

Begleitende

Maßnahmen

Abschlussbericht

15. Juli 2016

Der Eigentümer hat seine grundsätzliche Bereitschaft zur Abstimmung der Umsetzungsoptionen eines Kulturtarifs angezeigt.³²

An den Parkplatz MarthasträÙe grenzt vereinzelt Wohnbebauung an. Aktuell ist die Vorbelastung durch Lärm und Schadstoffe sehr gering. Anzumerken ist allerdings, dass bereits jetzt durch den Parkverkehr der Oper negative Auswirkungen auf das Wohnumfeld vorhanden sind. Daher wird davon ausgegangen, dass die Verlagerung von Parkverkehren von den umliegenden Straßenräumen auf den Parkplatz an der MarthasträÙe zur Entlastung des Quartiers beitragen kann.

Aus Lärmschutzgründen könnte der nordwestliche Bereich des Parkplatzes für Besucherverkehre genutzt werden, der nicht der Wohnbebauung zugewandt ist.

³² Telefonische Information vom 09.05.16, Herr Thorsten Märker, Geschäftsführer Wemax GmbH



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Anzahl der Besucher pro Jahr in der Moritzburg'	5
Tabelle 2:	Anzahl der Besucher je Spielsaison	6
Tabelle 3:	Übersicht P+R-Anlagen, Reisezeiten und Wegekosten	10
Tabelle 4:	Potenziale und Kosten für Kombi-Tickets	17

Stadt Halle (Saale)
Machbarkeitsstudie:
Ruhender Verkehr am
nördlichen Altstadtring

Teil: 4 **Begleitende** **Maßnahmen**

Abschlussbericht

12. September 2016

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Lage der Veranstaltungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet	3
Abbildung 3:	Bushaltestellen in der Nähe des Untersuchungsgebietes	7
Abbildung 4:	Standorte P+R-Parkplätze und Straßenbahn-Netz	8
Abbildung 5:	Lage der bestehenden Parkieranlagen	12
Abbildung 6:	Belegung der Tiefgarage Händelhaus-Karree	13
Abbildung 7:	Tiefgarage Händelhaus-Karree	19
Abbildung 8:	Parkplatz der AOK am Pfälzer Ufer	22
Abbildung 9:	Parkplatz MarthasträÙe	23



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