

PARKRAUMKONZEPT FÜR PAULUS- UND MEDIZINERVIERTEL

Vertiefende Untersuchung und Kostenschätzung

Bericht



Stadt Halle (Saale)

Fachbereich Planen/Abt. Verkehrsplanung

Hansering 15

06108 Halle (Saale)

Dipl.-Ing. Emanuel Selz
Weimar, den 20.03.2017



yverkehrsplanung GmbH
Eduard-Rosenthal-Str. 30
D – 99423 Weimar

Kontakt
T + 49 3643 80 19 82
F + 49 3643 80 50 53

Geschäftsführer
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Berger
Dipl.-Ing. Emanuel Selz

office@yverkehrsplanung.de
www.yverkehrsplanung.de

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
Anlagen	3
1 Ausgangssituation	4
2 Abgrenzung	4
2.1 Räumliche Abgrenzung	4
2.2 Zeitliche Abgrenzung	5
2.3 Inhaltliche Abgrenzung	5
3 Parkraumangebot	5
4 Realisierte Parkraumnachfrage	7
5 Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte	11
6 Potenzialflächen für neue Stellplätze	14
6.1 Nutzung brachliegender Flächen und Rückbau desolater Garagenanlagen	14
6.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen	19
7 Lade- und Ausweichstellen	19
8 Kurzpark- und Ladezonen	21
9 Kreuzungsbereiche	25
10 Zusammenfassung der Ergebnisse	28
11 Quellen	30

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung _____	4
Abbildung 2: Stellplatznachfrage in den Teilgebieten, bezogen auf parkende Kfz (Ebene 0) __	9
Abbildung 3: Stellplatznachfrage in den Teilgebieten, bezogen auf parkende Kfz (Ebene 2) __	9
Abbildung 4: Stellplatznachfrage nach Zeitbereichen im Teilgebiet Paulusviertel, bezogen auf öffentliche Stellplätze _____	10
Abbildung 5: Stellplatznachfrage nach Zeitbereichen im Teilgebiet Medizinerviertel, bezogen auf öffentliche Stellplätze _____	10
Abbildung 6: Garagenanlage Steffensstraße 18a _____	15
Abbildung 7: Grundstück Albrecht-Dürer-Straße _____	17
Abbildung 8: Garagenanlage Wolfensteinstraße _____	17
Abbildung 9: Kreuzungsumfeld zur Ermittlung der lokalen Bevölkerungsdichte (100-m-Umkreis) _____	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stellplatzangebot nach Teilgebieten (Ebene 2) _____	5
Tabelle 2: Definition der Nutzergruppen _____	7
Tabelle 3: Anteile Nutzergruppe Bewohner, freie öffentliche Stellplätze und Falschparker nach Zeitbereichen _____	11
Tabelle 4: Potenziell geeignete Grundstücke für Stellplätze _____	14
Tabelle 5: Kostenschätzung für die Errichtung ebenerdiger Stellplätze _____	18
Tabelle 6: Kostenschätzung Lade- und Ausweichstellen nach erster Priorität _____	20
Tabelle 7: Bereiche mit hoher Konzentration an publikumsorientierten Dienstleistungen ____	21
Tabelle 8: Stellplatzbilanz infolge der geplanten Maßnahmen _____	23
Tabelle 9: Kostenschätzung Kurzpark- und Ladezonen nach erster Priorität _____	24
Tabelle 10: Priorisierung der Kreuzungsbereiche für die Umgestaltung _____	26
Tabelle 11: Kostenschätzung Umgestaltung Kreuzungsbereiche _____	28
Tabelle 12: Kostenaufstellung der priorisierten Maßnahmen _____	29

Anlagen

Anlage G-01	Gewerbe und andere relevante Nutzungen (Gewerbekartierung)
Anlage K-01	Bereiche für Kurzzeitparken (Bildung räumlicher Cluster)
Anlage K-02	Maßnahmenübersicht
Anlagen L-01 bis L-08	Markierungs- und Beschilderungspläne Kreuzungsbereiche
Anlagen M-01 bis M-24	Markierungs- und Beschilderungspläne Lade- und Ausweichstellen
Anlagen N-01 bis N-12	Markierungs- und Beschilderungspläne Kurzzeitparkzonen

1 Ausgangssituation

Mit dem im Jahr 2015 erstellten Parkraumkonzept für Paulus- und Medizinerviertel (verkehrplus/ yverkehrsplanung 2015) liegen Ansätze zur zukünftigen Organisation des ruhenden Verkehrs vor. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden diese mit den Bürgerinitiativen abgestimmten und vom Stadtrat bestätigten Ansätze örtlich konkretisiert und um Kostenschätzungen ergänzt. Sie ist somit kein isoliertes Werk, sondern bildet eine Einheit mit dem ersten Teil des Parkraumkonzepts für das Paulus- und Medizinerviertel von 2015, wo Grundlagen und Abwägungen zu den einzelnen Maßnahmen zusammengetragen sind.

2 Abgrenzung

2.1 Räumliche Abgrenzung

Im Rahmen des 2015 erarbeiteten Parkraumkonzepts (verkehrplus/ yverkehrsplanung 2015) erfolgte eine Betrachtung der vollständigen Gebiete von Paulus- und Medizinerviertel.

Für die erneute Parkraumnachfrageerhebung im Hinblick auf die Frage einer etwaigen Bewohnerparkzone erfolgt eine räumliche Eingrenzung auf die in Abbildung 1 dargestellten Teilbereiche des Paulus- und des Medizinerviertels. Denn es sollten insbesondere die verkehrlichen Effekte des inzwischen komplett bezogenen Steintor-Campus' erfasst werden.

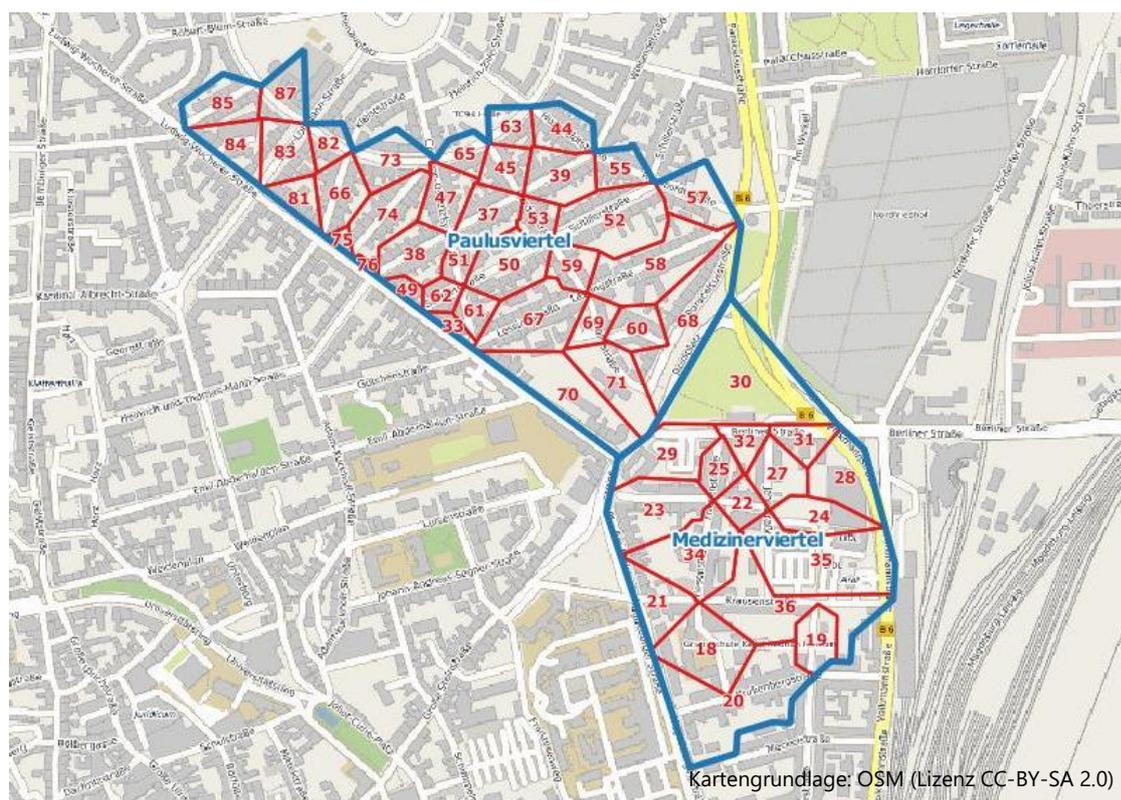


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet Parkraumerhebung

Die übrigen Maßnahmen beziehen sich weiterhin auf die gesamte Ausdehnung der beiden Quartiere.

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Die erneute Erfassung der realisierten Parkraumnachfrage im Umfeld den Steintor-Campus¹ erfolgte im Mai 2016 an einem „mittleren Werktag“ in fünf Zeitschnitten. Für die übrigen Bereiche von Paulus- und Medizinerviertel wird weiterhin die 2015 erfasste Struktur der Parkraumnachfrage verwendet. Sonstige relevante Daten, Informationen und Statistiken sind mit dem jeweils neuesten verfügbaren Stand eingeflossen bzw. wurden aktuell erhoben.

2.3 Inhaltliche Abgrenzung

Die Untersuchung umfasst die empirische Ermittlung der realisierten Parkraumnachfrage¹ für alle öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet, die Auswertung und Beurteilung der erhobenen Informationen und die Präzisierung des Parkraumkonzepts aus dem Jahr 2015 (verkehrsplus/ yverkehrsplanung 2015) in folgenden Punkten:

- Überprüfung der Voraussetzungen von Bewohnerparkvorrechten,
- Untersuchung von Potenzialflächen für neue Stellplätze:
 - Nutzung brachliegender Flächen (insbesondere von alten Garagenanlagen),
 - Umwandlung von Fahrstreifen, Halte- und Parkverboten sowie ehemaligen Haltestellen in Stellplätze,
- Konkretisierung der Ausweich- und Ladestellen,
- Konkretisierung der Kurzpark- und Ladezonen,
- Präzisierung der Umgestaltung von Kreuzungsbereichen.

Unsicherheiten ergeben sich bei der gewählten Untersuchungsmethodik hinsichtlich der exakten Ermittlung des Parkzwecks (Nutzergruppe) für jedes Fahrzeug (Stellplatz).

In Vorbereitung des StVO-Anhörungsverfahrens erfolgt weiterhin die Erstellung der dafür erforderlichen Planunterlagen für die zu verändernden Markierungen und Beschilderungen (M+B-Pläne).

3 Parkraumangebot

Das Parkraumangebot wurde bereits stellplatzkonkret im Rahmen der Erarbeitung des Parkraumkonzeptes 2015 erhoben und dokumentiert. Im Untersuchungsgebiet existieren 1.470 öffentliche Stellplätze, von denen 433 im Medizinerviertel und 1.037 im Paulusviertel liegen. Eine detailliertere Auflistung enthält Tabelle 1.

¹ Die realisierte Nachfrage enthält nicht die aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen im vorhandenen Parkraumangebot unterdrückte Nachfrage: „So kann z.B. die Erhebung in einem Gebiet mit knappem Parkraum keinen Hinweis dafür liefern, in welchen Größenordnungen dort Parkraum nachgefragt werden würde, wenn mehr Parkraum zur Verfügung stünde.“ (EAR 2005, Abschnitt 3.2.3, Seite 15)

Tabelle 1: Stellplatzangebot nach Teilgebieten (Ebene 2)

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	Teilgebiet (Ebene 2)	Gesamt	Öffentlich	Privat
Berliner Str., Friesenstr. - Jahnstr.	32	7	7	0
Berliner Str., Jahnstr. - Volkmannstr.	31	5	5	0
Berliner Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	29	55	0	55
Berliner Str., Magdeburger Str. - Volkmannstr.	30	40	40	0
Carl-von-Ossietzky-Str., Goethestr. - Schleiermacherstr.	47	41	35	6
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Goethestr.	51	21	21	0
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Lessingstr.	61	23	23	0
Dittenbergerstr., Hollystr. - Paracelsusstr.	60	15	15	0
Ernst-Kromayer-Str., Friesenstr. - Jahnstr.	22	27	27	0
Ernst-Kromayer-Str., Jahnstr. - Volkmannstr.	24	29	0	29
Ernst-Kromayer-Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	23	107	51	56
Forsterstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	19	66	31	35
Friesenstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	25	27	27	0
Friesenstr., Krausenstr. - Ernst-Kromayer-Str.	34	87	45	42
Friesenstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	18	45	30	15
Fritz-Reuter-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	85	76	40	36
Goethestr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	37	38	38	0
Goethestr., Herderstr. - Humboldtstr.	39	44	39	5
Goethestr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	38	54	36	18
Herderstr., Goethestr. - Schleiermacherstr.	45	29	29	0
Herderstr., Lessingstr. - Schillerstr.	59	29	29	0
Herderstr., Schillerstr. - Goethestr.	53	34	21	13
Hollystr., Dittenbergerstr. - Lessingstr.	69	63	18	45
Hollystr., Paracelsusstr. - Dittenbergerstr.	71	65	34	31
Humboldtstr., Paracelsusstr. - Schillerstr.	57	35	17	18
Humboldtstr., Schillerstr. - Wielandstr.	55	30	27	3
Humboldtstr., Wielandstr. - Schleiermacherstr.	44	35	35	0
Jahnstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	27	47	33	14
Krausenstr., Friesenstr. - Volkmannstr.	36	132	38	94
Krausenstr., Magdeburger Str. - Friesenstr.	21	18	8	10
Krukenbergstr., Magdeburger Str. - Forsterstr.	20	162	91	71
Lessingstr., Herderstr. - Paracelsusstr.	58	89	63	26
Lessingstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Hollystr.	67	95	58	37
Ludwig-Wucherer-Str., Goethestr. - Viktor-Scheffel-Str.	76	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Lessingstr. - Schillerstr.	33	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Paracelsusstr. - Lessingstr.	70	36	26	10
Ludwig-Wucherer-Str., Schillerstr. - Goethestr.	49	7	7	0
Ludwig-Wucherer-Str., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	81	8	8	0
Ludwig-Wucherer-Str., Viktor-Scheffel-Str. - Uhlandstr.	75	4	4	0
Ludwig-Wucherer-Str., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	84	81	4	77
Paracelsusstr., Hollystr. - Lessingstr.	68	81	81	0
REWE Parkplatz, Jahnstr. - Krausenstr.	35	200	0	200

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	Teilgebiet (Ebene 2)	Gesamt	Öffentlich	Privat
Schillerstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	50	64	43	21
Schillerstr., Herderstr. - Humboldtstr.	52	122	53	69
Schillerstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	62	19	19	0
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	65	35	25	10
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Kleiststr.	73	36	18	18
Schleiermacherstr., Herderstr. - Humboldtstr.	63	24	24	0
Schleiermacherstr., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	82	9	9	0
Schleiermacherstr., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	87	12	12	0
Uhlandstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	66	40	40	0
Viktor-Scheffel-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	74	80	59	21
Volkmanstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	28	26	0	26
Willy-Lohmann-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	83	19	19	0

4 Realisierte Parkraumnachfrage

Die Verkehrserhebung fand in Form einer Kennzeichenerfassung an einem Normalwerktag in der Schul- und Vorlesungszeit, und zwar am Dienstag, den 31.05.2016, statt.² An diesem Tag galt kein Halteverbot aufgrund von Straßenreinigung im Erhebungsgebiet. Erhoben wurde die gesamte Parkraumnachfrage auf öffentlichen Stellplätzen in den Zeitschnitten 04:00, 10:00, 12:00, 17:00 und 23:00 Uhr.

Mit dieser Methodik wurde die Belegungsdauer auf den einzelnen Stellplätzen ermittelt. Anhand der Belegungsdauer wurden drei Nutzergruppen definiert (Tabelle 2):

- Bewohner inkl. Dauerparker (als Teilmenge der Bewohner),
- Langzeitparker (und nicht Bewohner),
- Kurzzeitparker (und nicht Bewohner).

Tabelle 2: Definition der Nutzergruppen

Nutzergruppe	Belegung	Intervalle	04:00	10:00	12:00	17:00	23:00
Bewohner	xxxxx	5	x	x	x	x	x
Bewohner	xxxox	4	x	x	x	o	x
Bewohner	xxoxx	4	x	x	o	x	x
Bewohner	xoxxx	4	x	o	x	x	x
Bewohner	xxoox	3	x	x	o	o	x
Bewohner	xoxox	3	x	o	x	o	x
Bewohner	xoxxx	3	x	o	o	x	x
Bewohner	xooox	2	x	o	o	o	x
Bewohner	xxxxo	4	x	x	x	x	o
Bewohner	xxxoo	3	x	x	x	o	o
Bewohner	xxoxo	3	x	x	o	x	o

² Erfasst wurden nur Teile des Kennzeichens, so dass keine personenbezogenen Rückschlüsse anhand der erhobenen Informationen möglich sind.

Nutzergruppe	Belegung	Intervalle	04:00	10:00	12:00	17:00	23:00
Bewohner	xxooo	2	x	x	o	o	o
Bewohner	xoxxo	3	x	o	x	x	o
Bewohner	xoxoo	2	x	o	x	o	o
Bewohner	xooxo	2	x	o	o	x	o
Bewohner	xoooo	1	x	o	o	o	o
Bewohner	oxxxx	4	o	x	x	x	x
Bewohner	ooxxx	3	o	o	x	x	x
Bewohner	oxoxx	3	o	x	o	x	x
Bewohner	ooxxx	2	o	o	o	x	x
Bewohner	oxxox	3	o	x	x	o	x
Bewohner	ooxox	2	o	o	x	o	x
Bewohner	oxoox	2	o	x	o	o	x
Bewohner	oooox	1	o	o	o	o	x
Langzeit	oxxxo	3	o	x	x	x	o
Langzeit	oxxoo	2	o	x	x	o	o
Langzeit	ooxxo	2	o	o	x	x	o
Kurzzeit	oxoxo	2	o	x	o	x	o
Kurzzeit	oxooo	1	o	x	o	o	o
Kurzzeit	ooxoo	1	o	o	x	o	o
Kurzzeit	ooxoo	1	o	o	o	x	o

x = Kfz belegt den Stellplatz im angegebenen Intervall

o = Stellplatz nicht belegt (frei)

Anmerkung: Baustellenbedingt waren in der Ludwig-Wucherer-Straße zwischen Steintor und Lessingstraße die Stellplätze auf der nördlichen Seite in den letzten beiden Zählintervallen nicht nutzbar. Zudem waren in der westlichen Lessingstraße, nahe dem Einmündungsbereich zur Ludwig-Wucherer-Straße, einige Stellplätze über alle Intervalle frei. Aufgrund der räumlichen Nähe wird davon ausgegangen, dass dies auf dieselbe Baustelle zurückzuführen ist. In der Jahnstraße, im Abschnitt zwischen Berliner Straße und Ernst-Kromayer-Straße, waren aufgrund von Umleitungen durch eine Baustelle am Steintor die Stellplätze auf der westlichen Seite nicht nutzbar.

Stellplätze, die nicht oder nicht über alle Intervalle nutzbar waren, wurden in der Gesamtauswertung der Parkraumnachfrage nicht berücksichtigt, da bei diesen keine Rückschlüsse auf die Auslastung und die Nutzergruppen möglich sind.

In Abbildung 2 und Abbildung 3 ist die Parkraumnachfrage öffentlicher Stellplätze für die Teilgebiete und Nutzergruppen, bezogen auf parkende Kfz, dargestellt. Hierbei wurden alle parkenden Kfz gleicher Nutzergruppen über alle Zeitbereiche addiert.

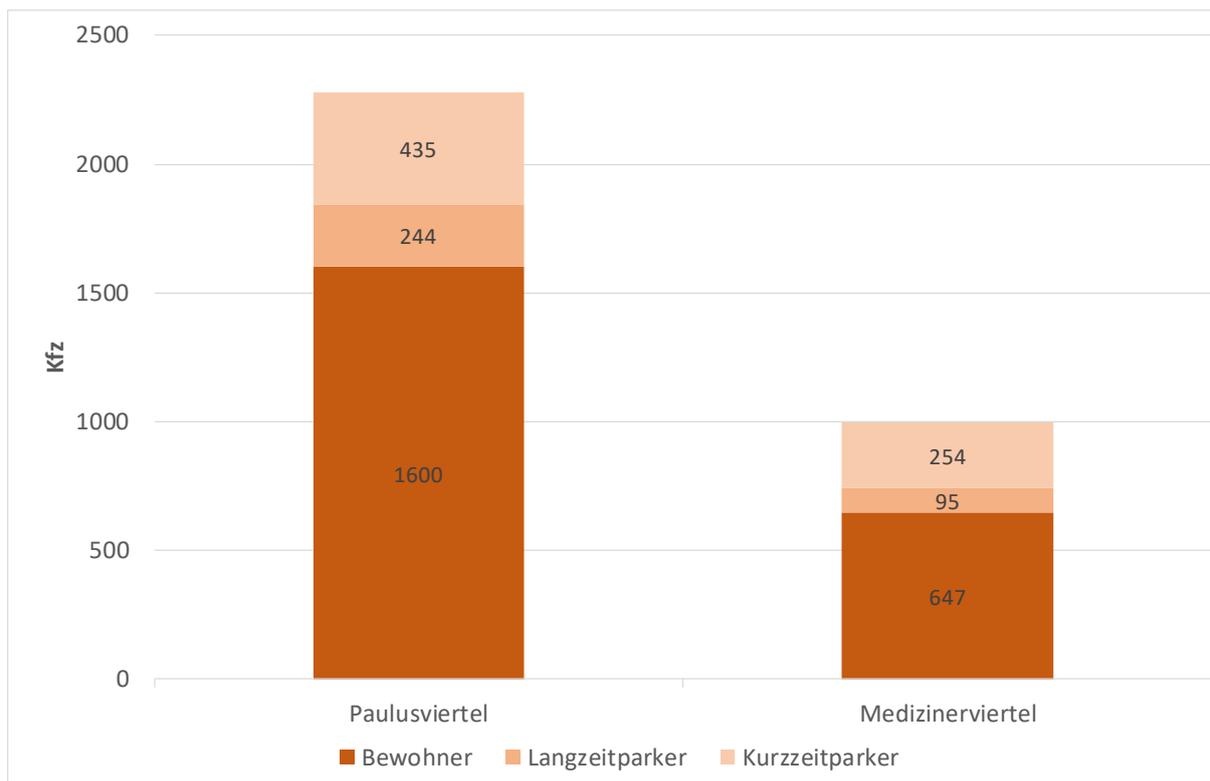


Abbildung 2: Stellplatznachfrage in den Teilgebieten, bezogen auf parkende Kfz (Ebene 0)

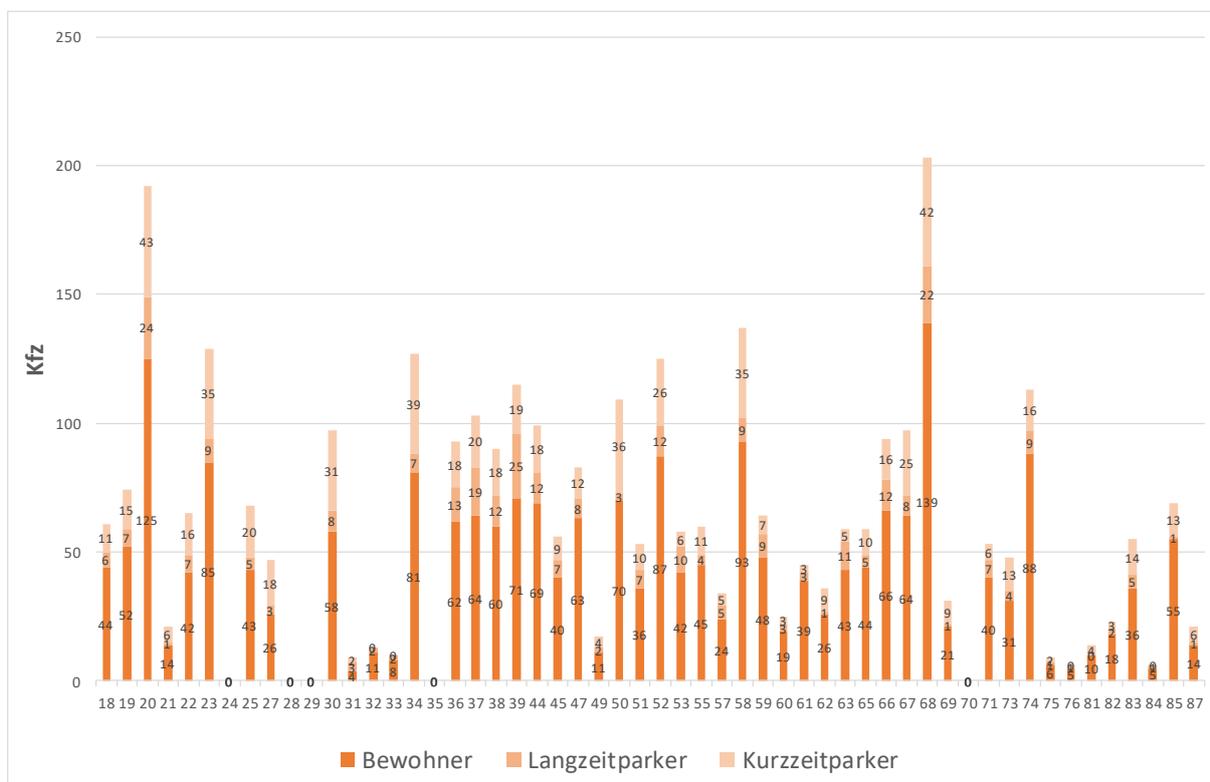


Abbildung 3: Stellplatznachfrage in den Teilgebieten, bezogen auf parkende Kfz (Ebene 2)

In Abbildung 4 und Abbildung 5 ist die Anzahl der nachgefragten bzw. freien Stellplätze für die Teilgebiete und Nutzergruppen, bezogen auf öffentliche Stellplätze, für die einzelnen Zeitbereiche dargestellt.

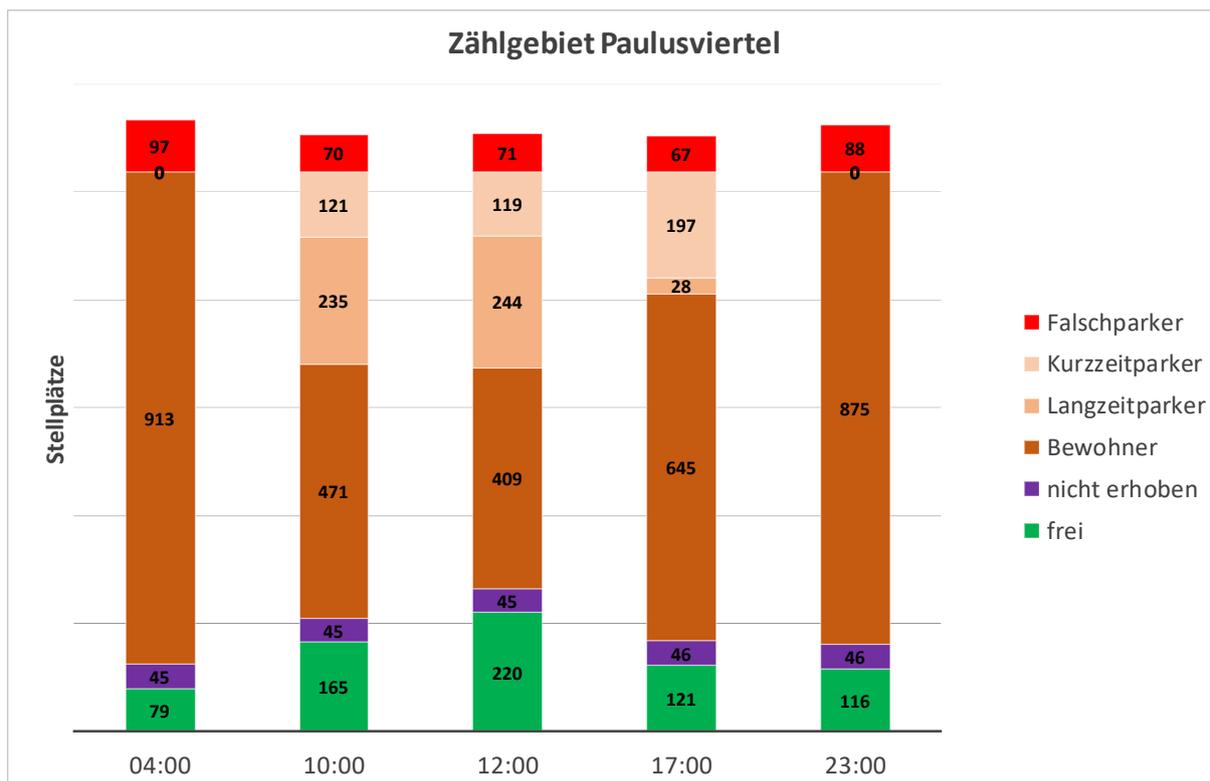


Abbildung 4: Stellplatznachfrage nach Zeitbereichen im Teilgebiet Paulusviertel, bezogen auf öffentliche Stellplätze

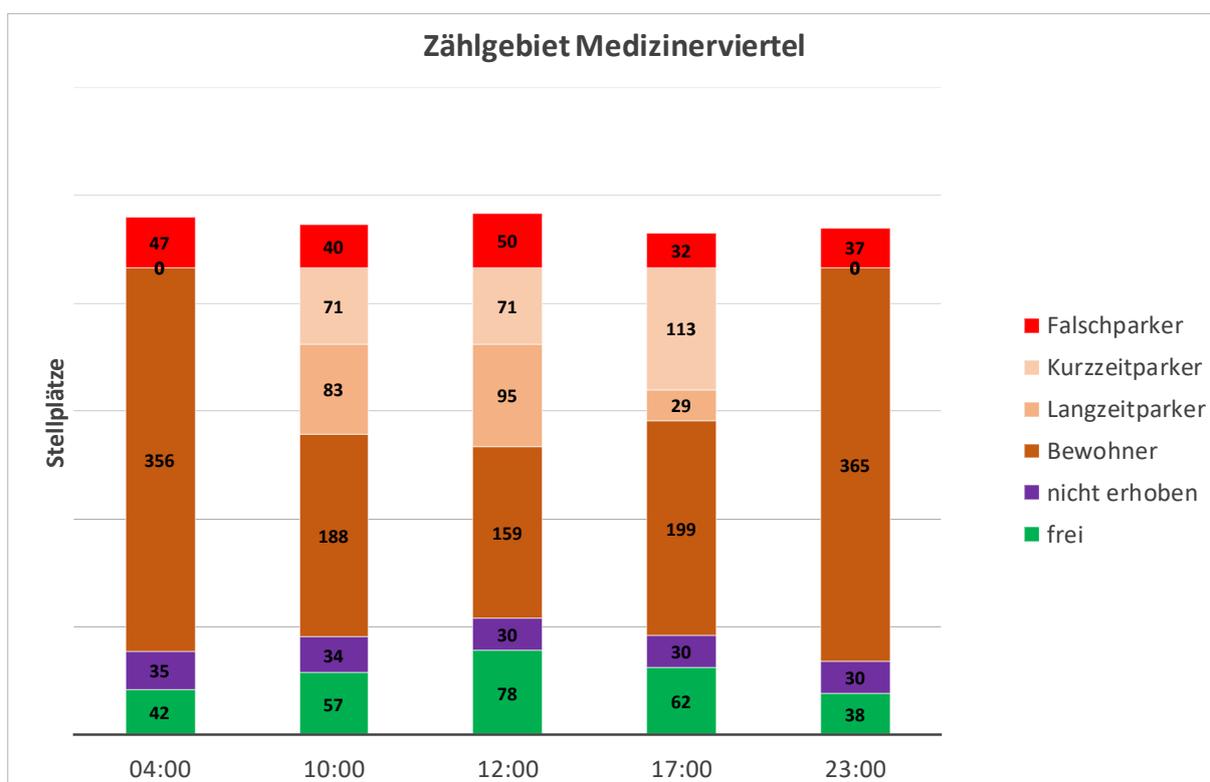


Abbildung 5: Stellplatznachfrage nach Zeitbereichen im Teilgebiet Medizinerviertel, bezogen auf öffentliche Stellplätze

5 Voraussetzungen für Bewohnerparkvorrechte

Den Ausführungen des Parkraumkonzepts von 2015 (verkehrplus/ yverkehrsplanung 2015) ist zu entnehmen, dass die erforderlichen Kriterien für die flächendeckende Einführung von Bewohnerparkvorrechten gemäß StVO, § 45 und VwV-StVO, Abschnitt X nicht erfüllt sind. Lediglich in einzelnen Teilbereichen könnten demnach die Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Aufbauend auf diesen Ergebnissen werden in der vorliegenden Untersuchung die Kriterien für Bewohnerparkvorrechte einer räumlich detaillierteren Betrachtung unterzogen. Gegebenenfalls werden dabei kleinräumigere Bereiche identifiziert, die für die Einführung von Bewohnerparkvorrechten geeignet sind.

Bewohnerparkvorrechte sind insbesondere dann einzurichten, wenn erheblicher allgemeiner Parkdruck im Umfeld von Wohnstandorten vorhanden ist, aufgrund dessen die Bewohner des städtischen Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Nach der Rechtsprechung beträgt die noch zumutbare Entfernung zwischen Parkplatz und Wohnung innerhalb des städtischen Quartiers regelmäßig nicht mehr als 1000 m. Nach VwV-StVO Abschnitt X. „Sonderparkberechtigung für Bewohner städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel (Bewohnerparkvorrechte)“ dürfen dann werktags in der Zeit von 9 bis 18 Uhr maximal 50 % der Stellplätze für Bewohner reserviert werden.

Hieraus lässt sich ableiten, dass bei hohen Stellplatzauslastungen und bei Nachfrageanteilen des Bewohnerparkverkehrs von deutlich über 50 % keine wirksame Verbesserung durch Bewohnerparkvorrechte erreicht wird, da dann auch nicht für alle Bewohner ein für sie vorgesehener Stellplatz vorhanden ist. Als Indikatoren für hohen Parkdruck können eine geringe Anzahl verfügbarer freier Stellplätze sowie ein hoher Anteil an Falschparkern, die mangels Stellplatzverfügbarkeit ihr Fahrzeug widerrechtlich abstellen, herangezogen werden.

In Tabelle 3 sind die Anteile des Bewohnerparkverkehrs sowie die absoluten Zahlen freier öffentlicher Stellplätze und Falschparker für die Zeitbereiche 10, 12 und 17 Uhr angegeben.³ Die fettgeschriebenen Einträge heben die Straßenabschnitte hervor, wo in mindestens einem Zeitbereich der Bewohneranteil kleiner oder gleich 50 % (hoher Fremdarkeranteil) und die Anzahl der Falschparker größer oder gleich der Anzahl freier Stellplätze ist.

Tabelle 3: Anteile Bewohner, freie öffentliche Stellplätze und Falschparker nach Zeitbereichen

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	Teilgebiet (Ebene 2)	Zeitbereich: 10 Uhr			12 Uhr			17 Uhr		
		Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker
Berliner Str., Friesenstr. - Jahnstr.	32	57%	1	0	57%	1	0	57%	1	0
Berliner Str., Jahnstr. - Volkmannstr.	31	20%	1	0	20%	1	0	20%	1	0
Berliner Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	29	-	0	0	-	0	0	-	0	0
Berliner Str., Magdeburger Str. - Volkmannstr.	30	41%	10	6	38%	10	6	33%	3	1
Carl-von-Ossietzky-Str., Goethestr. - Schleiermacherstr.	47	46%	5	0	31%	14	2	83%	1	2
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Goethestr.	51	52%	1	2	43%	2	5	71%	1	2

³ Es wird unterstellt, dass 4 und 23 Uhr (nahezu) alle abgestellten Kfz den Bewohnern zuzuordnen sind.

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	Teilgebiet (Ebene 2)	10 Uhr			12 Uhr			17 Uhr		
		Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker
Carl-von-Ossietzky-Str., Schillerstr. - Lessingstr.	61	65%	5	4	61%	5	4	83%	2	2
Dittenbergerstr., Hollystr. - Paracelsusstr.	60	73%	0	3	67%	0	4	100%	0	2
Ernst-Kromayer-Str., Friesenstr. - Jahnstr.	22	19%	12	4	19%	11	7	33%	8	1
Ernst-Kromayer-Str., Jahnstr. – Volkmannstr.	24	-	0	0	-	0	0	-	0	0
Ernst-Kromayer-Str., Magdeburger Str. - Friesenstr.	23	56%	1	5	33%	12	7	50%	10	7
Forsterstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	19	61%	3	2	52%	2	3	52%	4	1
Friesenstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	25	37%	3	4	52%	3	4	63%	3	3
Friesenstr., Krausenstr. - Ernst-Kromayer-Str.	34	56%	3	5	36%	9	6	53%	5	2
Friesenstr., Krukenbergstr. - Krausenstr.	18	64%	2	3	68%	3	3	61%	2	5
Fritz-Reuter-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	85	74%	9	2	54%	15	1	59%	5	1
Goethestr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	37	9%	2	5	9%	9	5	53%	4	8
Goethestr., Herderstr. - Humboldtstr.	39	0%	9	4	0%	10	4	59%	6	3
Goethestr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	38	47%	1	4	36%	9	2	67%	1	5
Herderstr., Goethestr. - Schleiermacherstr.	45	62%	3	1	48%	6	1	66%	2	2
Herderstr., Lessingstr. - Schillerstr.	59	62%	1	1	48%	3	2	76%	4	1
Herderstr., Schillerstr. - Goethestr.	53	48%	1	2	43%	1	2	71%	0	3
Hollystr., Dittenbergerstr. - Lessingstr.	69	65%	3	6	65%	3	3	47%	4	3
Hollystr., Paracelsusstr. - Dittenbergerstr.	71	53%	7	1	53%	9	0	59%	9	0
Humboldtstr., Paracelsusstr. - Schillerstr.	57	35%	5	4	41%	3	2	71%	3	4
Humboldtstr., Schillerstr. - Wielandstr.	55	41%	7	1	52%	8	4	59%	5	1
Humboldtstr., Wielandstr. - Schleiermacherstr.	44	11%	10	2	6%	14	0	89%	2	2
Jahnstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	27	0%	6	2	6%	9	2	19%	4	1
Krausenstr., Friesenstr. - Volkmannstr.	36	49%	3	1	41%	4	1	57%	4	1
Krausenstr., Magdeburger Str. - Friesenstr.	21	63%	0	1	38%	1	1	50%	3	1
Krukenbergstr., Magdeburger Str. - Forsterstr.	20	49%	12	2	40%	12	2	54%	14	3
Lessingstr., Herderstr. - Paracelsusstr.	58	51%	13	5	46%	12	4	63%	9	4
Lessingstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Hollystr.	67	48%	11	2	46%	9	2	52%	9	1
Ludwig-Wucherer-Str., Goethestr. - Viktor-Scheffel-Str.	76	75%	0	0	75%	0	0	100%	0	0
Ludwig-Wucherer-Str., Lessingstr. - Schillerstr.	33	50%	0	1	50%	0	1	100%	0	1
Ludwig-Wucherer-Str., Paracelsusstr. - Lessingstr.	70	-	0	0	-	0	1	-	0	2
Ludwig-Wucherer-Str., Schillerstr. - Goethestr.	49	71%	0	0	57%	0	0	43%	0	0
Ludwig-Wucherer-Str., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	81	88%	0	0	75%	0	0	88%	0	0
Ludwig-Wucherer-Str., Viktor-Scheffel-Str. - Uhlandstr.	75	50%	0	0	50%	0	0	75%	0	0
Ludwig-Wucherer-Str., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	84	75%	0	0	75%	0	0	100%	0	0
Paracelsusstr., Hollystr. - Lessingstr.	68	53%	10	0	46%	13	2	47%	15	2
REWE Parkplatz, Jahnstr. - Krausenstr.	35	-	0	2	-	0	5	-	0	4
Schillerstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	50	63%	3	3	42%	11	3	53%	5	2
Schillerstr., Herderstr. - Humboldtstr.	52	53%	10	1	43%	14	1	30%	16	1

Straßenabschnitt (Straßenname, Abschnitt von Einmündung bis Einmündung)	Teilgebiet (Ebene 2)	10 Uhr			12 Uhr			17 Uhr		
		Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker	Anteil Bewohner	frei	Falschparker
Schillerstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Carl-von-Ossietzky-Str.	62	74%	3	3	68%	3	4	53%	3	2
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Herderstr.	65	28%	10	1	24%	10	0	84%	1	2
Schleiermacherstr., Carl-von-Ossietzky-Str. - Kleiststr.	73	44%	3	4	33%	1	2	83%	0	3
Schleiermacherstr., Herderstr. - Humboldtstr.	63	33%	3	1	42%	2	0	79%	2	0
Schleiermacherstr., Uhlandstr. - Willy-Lohmann-Str.	82	78%	0	2	56%	0	1	89%	0	1
Schleiermacherstr., Willy-Lohmann-Str. - Fritz-Reuter-Str.	87	0%	10	2	0%	10	3	25%	5	2
Uhlandstr., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	66	48%	3	2	45%	4	3	88%	1	3
Viktor-Scheffel-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	74	53%	14	1	49%	16	1	81%	4	1
Volkmannstr., Ernst-Kromayer-Str. - Berliner Str.	28	-	0	3	-	0	3	-	0	2
Willy-Lohmann-Str., Ludwig-Wucherer-Str. - Schleiermacherstr.	83	28%	3	2	22%	4	4	67%	2	2

Anhand der Tabelle ist zu erkennen, dass in einigen Teilabschnitten ein hoher Fremdparkeanteil (erheblich, also mehr als 50 %) festgestellt wurde. Es war daher zu prüfen, ob die Bewohner und Bewohnerinnen dieser Teilabschnitte dann regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden. Hier musste festgestellt werden, dass in einer Entfernung von max. 350 m im Umkreis⁴ mehr freie Stellplätze als Falschparker vorhanden waren. Insofern ist das vorgenannte Kriterium nicht erfüllt. Damit liegen auch in kleinräumigeren Gebieten die Voraussetzungen zur Anordnung des Bewohnerparkens gemäß StVO nicht vor.

Zur Überprüfung eines weiteren Kriteriums für Bewohnerparkvorrechte wurden die oben hervorgehobenen samt benachbarter Straßenabschnitte zu einer Zone zusammengefasst. Sie ist begrenzt durch die Uhlandstraße bzw. die Schleiermacherstraße im Nordwesten, durch die Humboldtstraße im Nordosten, die Paracelsusstraße im Südosten und die Ludwig-Wucherer-Straße im Südwesten. Bei den begrenzenden Straßen wurden mit Ausnahme der Ludwig-Wucherer-Straße und der Paracelsusstraße jeweils beide Straßenseiten einbezogen.

In dieser Zone liegt die Anzahl der zugelassenen Pkw (1.228) deutlich über den maximal für Bewohner zu reservierenden Stellplätzen (50 % von 886 = 443). Durch die Schaffung von Bewohnerstellplätzen werden allerdings keine neuen Stellplätze geschaffen, sondern lediglich für Quartiersbewohner die Parkchancen gesteigert. Da die Parkraumnachfrage jedoch überwiegend durch die Bewohner generiert wird, ergibt sich kaum eine Verbesserung. Durch die hohe Anzahl an berechtigten Kfz würden viele Bewohner keinen für sie reservierten Stellplatz nutzen können.

Der vorhandene Schlüssel von 2,8 zugelassenen Pkw je etwaigem Bewohnerstellplatz liegt über dem empfohlenen Maximalwert von 1,6 gemäß EAR 2005.

⁴ Nach Rechtsprechung sind max. 1000 m zumutbar.

Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten nach VwV-StVO sowie nach EAR 2005 sind daher nicht gegeben.

6 Potenzialflächen für neue Stellplätze

Zur Minderung des Parkdrucks wurde im Abschnitt 8.6 des Parkraumkonzepts 2015 u.a. eine Ausweitung des Stellplatzangebots untersucht. Vorgeschlagen wurde die Nutzung brachliegender Flächen und die Umwandlung bestehender Garagenanlagen, die einen desolaten Zustand aufweisen oder nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, in ebenerdige Stellplätze. Zudem wurden weitere Potenzialflächen, z.B. aufgrund des Wegfalls von Haltestellen, identifiziert.

6.1 Nutzung brachliegender Flächen und Rückbau desolater Garagenanlagen

Für die Nutzung der identifizierten Flächen erfolgte eine Überprüfung der Machbarkeit. Neben der Auswertung vorliegender Stellungnahmen einzelner Fachbereiche zum Parkraumkonzept (Stadt Halle Saale 2015a und 2015b) wurden zu diesem Zweck auch vertiefende Gespräche mit der Halleschen Wohnungsgesellschaft mbH und privaten Grundstückseigentümern der betrachteten Potenzialflächen geführt.

Die Ausgangsbasis der Diskussion bildeten zunächst die im Rahmen des Parkraumkonzepts eruierten Areale, siehe Tabelle 4.

Tabelle 4: Potenziell geeignete Grundstücke für Stellplätze

Nr.	Bezeichnung	Eigentumsverhältnis (Grundstück)
A	Albrecht-Dürer-Straße, östliches Ende gegenüber Dürer-Grundschule: Anlage mit derzeit 77 Garagen	städtisch, verpachtet an Garagenverein
B	Steffensstraße 18a, am Tierheim: Garagenanlage mit 18 Einheiten, davon 14 in privatem Eigentum	städtisch
C	Schleiermacherstraße, östliches Ende an der Lessing-Grundschule: Garagenanlage und ebenerdiger Parkplatz	privat
D	Rembrandt-/Herweghstraße: Garagenanlage	privat (HWG)
E	Krausenstraße, zwischen Häusern Nr. 4 und 5: Garagen und Stellplätze	privat
F	Schopenhauerstraße 4: Garagen	städtisch
G	Fischer-von-Erlach-Straße, zwischen den Häusern Nr. 12 und 14: Garagen	privat

A. Garagenanlage Albrecht-Dürer-Straße

Die Garagenanlage in der Albrecht-Dürer-Straße ist sehr gut ausgelastet. Das Grundstück ist städtisch, die Garagen sind im Eigentum der Nutzer. Es wird davon ausgegangen, dass nur vereinzelt Garagen zweckentfremdet, d.h. nicht zum Abstellen eines Kfz, genutzt werden. Dementsprechend wäre der effektive Stellplatzzugewinn durch eine Umwandlung in ebenerdige Stellflächen marginal.

Hinzu kommt der Sicherheitsaspekt (Gefahr von Diebstahl und Vandalismus) aufgrund der dezentralen, nicht integrierten Lage im Norden des Paulusviertels. Hier ist mit einer sinkenden Akzeptanz für das Abstellen von Kfz auf ebenerdigen Stellplätzen zu rechnen.

Fazit: keine weitere Betrachtung

B. Garagenanlage Steffensstraße 18a

Die Anlage in der Steffensstraße, die sich auf städtischem Grund befindet, verfügt über 18 Garagen, von denen 14 privat sind. Die Garagen auf der westlichen Seite sind in einem guten Zustand. Die Garagen auf der südlichen Seite sind z.T. baufällig und werden voraussichtlich sukzessive rückgebaut. Der Zeitpunkt hierfür ist derzeit nicht abschätzbar.



Abbildung 6: Garagenanlage Steffensstraße 18a

Bei einem angenommenen Erhalt der westlich gelegenen Garagen ist auf der südlich gelegenen Seite die Anordnung von quer zur Fahrbahn angeordneten Stellplätzen auf einer Länge von etwa 30 m denkbar. Bei einer Stellplatzbreite von 2,50 m gemäß EAR 2005 könnten hier zwölf neue Stellplätze als Ersatz für zehn nicht mehr verkehrlich genutzte Garagen entstehen.

Fazit: als Potenzialfläche einzustufen

C. Schleiermacherstraße, Garagenanlage und ebenerdiger Stellplatz

Die Garagenanlage ist im Besitz einer Eigentümergemeinschaft, welche im Rahmen der Konzeptbearbeitung nach der Nutzungsperspektive befragt wurde. Der ausführlichen Antwort eines Eigentümers ist zu entnehmen, dass die Anlage in der bestehenden Form erhalten bleiben soll. Es wurde in jüngster Zeit auch in den Erhalt bzw. die Sanierung der Anlage investiert.

Fazit: keine weitere Betrachtung

D. Garagenanlage Rembrandt-/ Herwegstraße

Die Garagenanlage, welche sich im Besitz der Halleschen Wohnungsgesellschaft mbH befindet, soll laut Auskunft dieser bestehen bleiben.

Fazit: keine weitere Betrachtung

E. Garagenanlage Krausenstraße

Der Eigentümer der Anlage in der Krausenstraße wurde zur Nutzungsperspektive befragt (schriftliche Anfrage, Rückruf durch den Eigentümer). Demnach soll die Anlage in der bisherigen Form bestehen bleiben. Es besteht ein nicht eingetragenes Wegerecht für Nutzer der hinter der Garagenanlage liegenden Objekte. Der Eigentümer schließt einen Verkauf des Grundstücks aus.

Fazit: keine weitere Betrachtung

F. Garagenanlage Schopenhauerstraße 4

Die Anlage besteht aus sechs städtischen und fünf privaten Garagen, wobei letztere und eine städtische Garage in einem sehr guten Zustand sind und hohe ortsübliche Mieteinnahmen erzielen. Die anderen fünf städtischen Garagen sind in einem relativ schlechten Zustand, könnten aber bei einer Investition von insgesamt 10.000 € in einen so ordentlichen Zustand versetzt werden, dass sich die Investition aufgrund der darauf folgenden Mieterhöhung schon nach knapp drei Jahren rechnen würde.

Fazit: keine weitere Betrachtung

G. Garagenanlage Fischer-von-Erlach-Straße

Der Eigentümer dieser Anlage ist die Wohnungsgesellschaft Frohe Zukunft. Die Garagenanlage soll mit Wohnungen bebaut werden, womit für diese Fläche keine vertiefende Betrachtung erfolgt.

Fazit: keine weitere Betrachtung

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden zudem weitere Potenzialflächen in die Betrachtung einbezogen:

H. Albrecht-Dürer-Straße, Grünfläche westlich der Grundschule Albrecht Dürer

Unmittelbar westlich der Schule und südlich der Gebäude Albrecht-Dürer-Straße 2-6 existiert eine Grünfläche städtischen Eigentums mit einer nutzbaren Fläche von ca. 40 x 60 m. Nach EAR 2005 (Tabelle F-2) beträgt bei dieser Nutzfläche die mögliche Kapazität etwa fünf Stellplätze je 100 m², d.h. sie bietet Platz für ca. 120 Stellplätze. Die Erschließung könnte aus südlicher Richtung über die Rembrandtstraße oder aus nördlicher Richtung über die Albrecht-Dürer-Straße erfolgen. Abbildung 7 zeigt den Blick von Süden aus der Rembrandtstraße, das betreffende Grundstück ist links im Bild.



Abbildung 7: Grundstück Albrecht-Dürer-Straße

Zu beachten ist, dass aufgrund der Nähe der Grundschule hier viele Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind. Durch den vermehrten Kfz-Verkehr in der Rembrandtstraße bei südlicher Erschließung bzw. in der Albrecht-Dürer-Straße bei nördlicher Erschließung ist mit Konflikten zu rechnen.

Generell ist hervorzuheben, dass die Umnutzung der Grünfläche als Parkplatz negative Folgen für die lokale Wohn- und Aufenthaltsqualität mit sich bringt.

Fazit: vorerst keine weitere Betrachtung

I. Garagenanlage Wolfensteinstraße

Die kommunale Anlage mit sechs desolaten, ungenutzten Garagen befindet sich im Zwickel zwischen beiden Richtungsfahrbahnen der Wolfensteinstraße östlich der Kreuzung Wolfensteinstraße/ Albert-Schweitzer-Straße. Zur nördlich gelegenen Fahrbahn der Wolfensteinstraße besteht ein Niveauunterschied von ca. 1 m.

Das Areal bietet mit einer Fläche von etwa 18 x 18 m Platz für ungefähr zehn ebenerdige Stellplätze.



Abbildung 8: Garagenanlage Wolfensteinstraße

Aufgrund der Lage zwischen den stark frequentierten Fahrbahnen der Wolfensteinstraße ist vermutlich kaum eine andere als die verkehrliche Nutzung möglich, womit die Opportunitätskosten verhältnismäßig gering sein dürften. Hingegen erschweren der Kurvenbereich mit ungünstigen Sichtverhältnissen und der Niveauunterschied von ca. 1 m zur nördlich gelegenen Fahrbahn die Erschließung des Areals.

Für das Grundstück liegen inzwischen mehrere Kaufanträge vor. Die Interessenten beabsichtigen alle, den Garagenstandort zu erhalten. Konkrete Konzepte sind jedoch noch nicht bekannt.

Fazit: als Potenzialfläche einzustufen (in Abhängigkeit einer etwaigen Reaktivierung der Garagen)

Für die Kostenschätzung der Maßnahmen im vorliegenden Abschnitt 6.1 wird ein Analogieschluss angewendet:

Bei einem vergleichbaren Vorhaben im Stadtgebiet von Halle, bei dem im Rahmen einer Wohngebäudesanierung der Rückbau einer Garagenanlage erfolgte und 50 ebenerdige Parkstände errichtet wurden, betragen die Realisierungskosten für den gesamten Parkplatz inkl. Erschließung und Baumpflanzungen ca. 140.000 € brutto, also ca. 2.800 €/ Parkstand. Die Kosten für den Rückbau der Garagenanlage sind hierin nicht enthalten.

Die ausführende Baufirma hat in diesem Fall ebenfalls die Wohngebäudesanierung vorgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Kosten für die alleinige Errichtung des Parkplatzes etwas höher gelegen hätten.

Für die vorliegende Kostenkalkulation wird ein Schätzwert von 3.000 €/ Parkstand angesetzt, was einer Erhöhung von ca. 7 % gegenüber dem Beispiel entspricht.

Für die Kosten des Rückbaus vorhandener Garagenanlagen wird ein Erfahrungswert von 700 € brutto je Pkw-Garage angesetzt. Dieser setzt sich aus dem Abriss der Gebäude, dem Abtransport des Bauschutts sowie ggf. erforderlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen zusammen. Hierbei ist zu beachten, dass die tatsächlichen Kosten aufgrund nicht ohne gutachterliche Prüfung vorhersehbarer Gegebenheiten (z.B. Gefahrgutbergung, Sondermüllentsorgung) deutlich abweichen können.

Für die verbleibenden potenziellen Standorte ergeben sich die in Tabelle 5 angegebenen Kosten.

Tabelle 5: Kostenschätzung für die Errichtung ebenerdiger Stellplätze

Standort	Rückbau Garagen	Errichtung Stellplätze
B. Garagenanlage Steffensstraße 18a → 12 zusätzliche Stellplätze	7.000 € brutto	36.000 € brutto
I. Garagenanlage Wolfensteinstraße → 10 zusätzliche Stellplätze	4.200 € brutto	30.000 € brutto

Die Gesamtkosten für die Ausschöpfung des gesamten Stellplatzpotenzials (22 Stück) würden rd. 77 T€ brutto betragen.

6.2 Verkehrsorganisatorische Maßnahmen

Umwandlung von Fahrstreifen in Stellplätze

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sind Überlegungen zur dauerhaften Substitution eines Fahrstreifens durch zusätzliche Stellplätze im Abschnitt der Paracelsusstraße zwischen Lessing- und Hollystraße am Rand des Paulusviertels gereift. Es wurden mehrere Varianten entwickelt.

Von den Beteiligten im Anhörungsverfahren gemäß StVO wurde hierbei die Schrägaufstellung auf der Ostseite favorisiert. Die Markierung der Parkstreifen erfolgte im Zuge der Fertigstellung des neuen Knotens Berliner/Paracelsusstraße. Es entstanden 41 dauerhafte Stellplätze (gegenüber dem Zustand vor Umbau des Steintorknotens). Diese werden in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt.

Wegfall von Halt- und Parkverboten

Im Parkraumkonzept 2015 wurde die Einkürzung eines Haltverbots im nördlichen Abschnitt der Albert-Schweitzer-Straße, Westseite, benannt. Für die Maßnahme liegt inzwischen der Entwurf einer Anordnung vor, wonach der Begegnungsbereich am Knoten mit der Wolfensteinstraße künftig eine Länge von rd. 30 m hätte. Es erfolgt gegenwärtig eine Anhörung gemäß StVO.

Ebenfalls im Parkraumkonzept 2015 beschrieben ist die Entfernung des Parkverbots auf der Ostseite der Fischer-von-Erlach-Straße. Zusätzlich ist dies auch auf dem Thomas-Müntzer-Platz zu prüfen. Diese Maßnahmen funktionieren indes nur, wenn Ausweichstellen definiert werden, an denen weiterhin Begegnungen von Kfz möglich sind (siehe Kap. 7).

In beiden Straßen können so rd. 76 Stellplätze zusätzlich entstehen.⁵

Umwandlung einer ehemaligen Haltestelle in Stellplätze

Durch den Wegfall der OBS-Haltestelle Magdeburger Straße südlich der Krukenbergstraße sind ca. 6 Stellplätze für Kfz neu entstanden.

Anmerkung: Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen ergeben einen Zuwachs von 123 Pkw-Stellplätzen. Markierung (z.B. in der Paracelsusstraße) und Beschilderung (z.B. Versetzen von Parkverbotsschildern wie in der F.-v.-Erlach-Straße) zur Schaffung dieser Stellplätze auf den Fahrbahnen von Paracelsus-, Magdeburger, F.-v.-Erlach- und A.-Schweitzer-Straße sind für einen Bruchteil der Kosten zum Bau von 142 Stellplätzen gemäß Kapitel 6.1 zu realisieren.

7 Lade- und Ausweichstellen

Im Parkraumkonzept 2015 (verkehrplus/verkehrsplanung 2015) wurden auf Basis sachlogischer Überlegungen unter Berücksichtigung der vorliegenden Anträge von Gewerbetreibenden für die Einrichtung von Lieferbereichen Standorte für 24 Lade- und Ausweichstellen vor-

⁵ Durch die auf der anderen Straßenseite nötigen Ausweichstellen entfallen in der Fischer-von-Erlach-Straße vier Stellplätze (siehe Kap. 7). Dies ist in der Stellplatzbilanz berücksichtigt.

geschlagen. In Bereichen mit überdurchschnittlichem Parkdruck bieten sie die Möglichkeit zum Be- und Entladen, ohne dass die Fahrgasse blockiert wird. Hiermit soll die Akzeptanz zur Nutzung eines weiter entfernten Stellplatzes, wie etwa in einer Parkierungsanlage, gesteigert werden, da z. B. schwere Einkäufe nahe an der Zieladresse ausgeladen werden können und im Anschluss der Stellplatz aufgesucht wird. In Straßenabschnitten, wo es die Fahrgassenbreite sonst nicht zulässt, dienen diese Stellen zudem der Abwicklung konfliktfreier Begegnungsfälle von Kfz.

Im Laufe der Bearbeitung ist ein weiterer Antrag für die Einrichtung eines Lieferbereichs im Umfeld der Hardenbergstraße 23 eingegangen. Er soll bestätigt werden. Somit ergeben sich insgesamt 25 Lade- und Ausweichstellen mit einer Länge von jeweils mindestens 10 m.

Hierfür wäre die Umwandlung von 44 öffentlichen Stellplätzen erforderlich.

Nicht alle Lade- und Ausweichstellen sind gleich bedeutsam. Mit der Umsetzung sollte dort begonnen werden, wo

- Laden in zweiter Reihe bislang zur Blockierung der Fahrgasse führt,
- der Straßenabschnitt lang und/oder kurvig ist,
- der fließende Kfz-Verkehr erheblich ist (z.B. selten in Sackgassen),
- bereits Anträge für Lieferbereiche vorliegen.

Es ergeben sich 15 Lade- und Ausweichstellen nach erster Priorität und zehn nach zweiter Priorität (→ Anlage K-02).

Zur verkehrsrechtlichen Organisation aller Lade- und Ausweichstellen ist eine Regelung mittels Verkehrszeichen 286-10 bzw. 286-20 (eingeschränktes Haltverbot, Anfang bzw. Ende) vorgesehen – idealerweise unter Ausnutzung vieler ohnehin freizuhaltender Grundstückszufahrten. Die Auswahl der Straßenseite erfolgte unter dem Aspekt vorhandener Maste. Die Markierungs- und Beschilderungspläne befinden sich in den Anlagen M-01 bis M-24. Für die Umsetzung der 15 priorisierten Lade- und Ausweichstellen einschließlich der Aufhebung des Streckenparkverbots in der Fischer-von-Erlach-Straße (→ vgl. Kap. 6.2) werden nachfolgende Kosten überschlägig geschätzt:

Tabelle 6: Kostenschätzung Lade- und Ausweichstellen nach erster Priorität

Ausrüstung/ Ausstattung	Menge	Einh.	EP	GP
Demontage/ Entsorgung vorhandener Beschilderungen	5	Stk.	35 €	175 €
Demontage vorhandener Aufstellkonstruktionen/ Rohrmas- te inkl. erforderlichem Tiefbau/ Deckenschluss	5	Stk.	130 €	650 €
Lieferung neues VZ 286-10 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	15	Stk.	100 €	1.500 €
Lieferung neues VZ 286-20 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	15	Stk.	100 €	1.500 €
Lieferung/ Errichtung neuer Rohrmast für VZ 286-x inkl. Tiefbauarbeiten (Aufbruch, Fundamentierung, Decken- schluss) und Montage neues VZ 286-x	22	Stk.	250 €	5.500 €
Kostenüberschlag (Netto)				9.325 €
Kostenüberschlag (Brutto)				11.097 €

Für alle 25 Lade- und Ausweichstellen würden sich Bruttokosten von etwa 18 T€ ergeben.

8 Kurzpark- und Ladezonen

Im Parkraumkonzept 2015 wurden bereits in einer groben Auflösung Bereiche für die mögliche Anordnung von Kurzpark- und Ladezonen vorgeschlagen (→ Anlage K-01 aus Parkraumkonzept 2015). Die Verortung orientierte sich ursprünglich allein an der identifizierten Nachfrage der entsprechenden Nutzergruppe. Jetzt wurden die möglichen Zieladressen der Kurzzeitparker einbezogen.

Ein überdurchschnittlicher Bedarf an Kurzzeitstellplätzen ergibt sich insbesondere bei einer räumlichen Konzentration von Objekten mit publikumsorientierten Nutzungen wie Arztpraxen und Ladengeschäften. Kurzzeitiges Parken ist weiterhin im Bereich von Grundschulen, Kitas und weiteren Kinderbetreuungseinrichtungen, insbesondere infolge des Hol- und Bringverkehrs, verbreitet. Im Gegensatz zu Lebensmittelmärkten verfügt der überwiegende Teil der Objekte mit Publikumsverkehr über keine oder nur eine sehr geringe Anzahl an eigenen Stellplätzen.

Die räumliche Verteilung der gewerblichen und sonstigen Nutzungen ist der Kartendarstellung in Anlage G-01 zu entnehmen. Hierbei wird deutlich, dass eine breite Streuung der Nutzungen über das Untersuchungsgebiet vorhanden ist. Ausnahme bildet das nordöstliche Paulusviertel mit einer deutlich geringeren Nutzungsdichte.

Hervorzuheben ist, dass in vielen Wohngebäuden des Paulus- und Medizinerviertels eine Reihe von Arztpraxen und Apotheken angesiedelt ist. Deren Patienten sind relativ oft auf kurze Fußwegstrecken angewiesen.

Bereiche mit überdurchschnittlichem Vorkommen an Arztpraxen sind in Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7: Bereiche mit hoher Konzentration an publikumsorientierten Dienstleistungen

Bereich	Beschreibung	Einwohner im 100-m-Umkreis*	private Stellplätze im 100-m-Umkreis*	öffentliche Stellplätze im 100-m-Umkreis*	Stellplätze je 100 Einwohner
(1) Kreuzung Willy-Lohmann-Straße/ Rathenauplatz	Willy-Lohmann-Str. 8: Ärztehaus mit 3 Praxen, keine eigenen Stellplätze	367	0	136	37
(2) Ludwig-Wucherer-Straße 60	Ärztehaus mit 5 Praxen, keine eigenen Stellplätze	363	24	41	18
(3) Kreuzung Heinrich-Heine-Straße/ Rathenauplatz	Heinrich-Heine-Str. 12: Ärztehaus An der Pauluskirche mit 2 Praxen, 5 eigene Kundenparkplätze, Rathenauplatz 12: 2 Praxen, keine eigenen Stellplätze Rathenauplatz 13: 1 Apotheke	192	18	97	60
(4) Kreuzung Schleiermacherstraße/ Viktor-Scheffel-Straße/ Carl-von-Ossietzky-Straße	Viktor-Scheffel-Straße 10: 1 Praxis, keine eigenen Stellplätze Viktor-Scheffel-Straße 7: Ärztehaus mit 3 Praxen, keine eigenen Stellplätze Carl-von-Ossietzky-Straße 21: Ärztehaus mit 4 Praxen + 1 Apotheke, keine eigenen Stellplätze Schleiermacherstraße 19: 1 Praxis	774	76	164	31
(5) Krukenbergstr. 26	2 Arztpraxen, keine eigenen Stellplätze	339	86	101	55

Bereich	Beschreibung	Einwohner im 100-m-Umkreis*	private Stellplätze im 100-m-Umkreis*	öffentliche Stellplätze im 100-m-Umkreis*	Stellplätze je 100 Einwohner
(6) Ärztezentrum Reilstraße 134	2 Arztpraxen und Apotheke, lt. Internetseite kostenloser Parkplatz für Patienten ⁶	112	48	14	55
(7) Ärztezentrum Reilstraße 129	4 Arztpraxen, keine eigenen Stellplätze, lt. Recherche ungünstige Parkplatzsituation ⁷	124	62	46	87

* Es sind nur Einwohner und Stellplätze innerhalb von Paulus- und Medizinerviertel berücksichtigt. Bei Objekten in Randlage des Untersuchungsgebiets sind die Umkreise entsprechend abgeschnitten.

Nachfolgend wird exemplarisch für die in Tabelle 7 gelisteten Bereiche der theoretische Stellplatzbedarf ermittelt. Angewendet werden folgende Regelwerke:

- EAR 2005: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, FGSV 2005
- FGSV 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV 2006

Nach Anhang B der EAR 2005 ist für Arztpraxen 1 Stellplatz je 20-30 m² Nutzfläche vorzusehen. Dieser Wert enthält den gesamten objektbezogenen Verkehr, also auch den Beschäftigtenverkehr, der naturgemäß keine Kurzparkplätze nutzt und entsprechend abzuziehen ist. Die Beschäftigtenzahl ergibt sich nach FGSV 2006 aus einem Beschäftigten je 25-50 m² Bruttogeschossfläche (ca. 20-40 m² Nutzfläche). Angenommen wird eine durchschnittliche Größe von 150 m² Nutzfläche je Praxis. Ausgehend von einem MIV-Anteil von ca. 1/3 im Beschäftigtenverkehr ergibt sich somit folgender Stellplatzbedarf für Kurzzeitparker:⁸

- Minimum: $1 \text{ Stellplatz} / 30 \text{ m}^2 \times 150 \text{ m}^2 - 1 \text{ Beschäftigter} / 20 \text{ m}^2 \times 150 \text{ m}^2 \times 1/3 = 2,5$ Stellplätze je Praxis
- Maximum: $1 \text{ Stellplatz} / 20 \text{ m}^2 \times 150 \text{ m}^2 - 1 \text{ Beschäftigter} / 40 \text{ m}^2 \times 150 \text{ m}^2 \times 1/3 = 6,3$ Stellplätze je Praxis

Im Mittel würden demnach 4,4 Stellplätze je Praxis benötigt. Dies bedeutet, dass für ein Ärztezentrum mit vier Praxen etwa 18 Stellplätze erforderlich wären. Aufgrund des begrenzten Parkraumangebots in Paulus- und Medizinerviertel ist es jedoch unrealistisch, Stellplätze in dieser Größenordnung in Form von Kurzzeitparkbereichen bereitzustellen.

Für die Festlegung der Kurzzeitstellplätze im Untersuchungsgebiet wird daher folgender Ansatz gewählt:

1. Es wird ermittelt, wie viele Stellplätze infolge der in den vorangegangenen Kapiteln geschilderten Maßnahmen hinzukommen bzw. entfallen können (→ Tabelle 8).
2. Der resultierende Stellplatzüberschuss bildet den Richtwert für die festzulegenden Kurzzeitstellplätze.

⁶ <http://www.poli-reil.de>, abgerufen am 18.11.2016

⁷ www.jameda.de, abgerufen am 18.11.2016

⁸ Die Annahme bedeutet, dass ein Drittel der Beschäftigten mit dem Kfz zur Arbeit fährt und über die gesamte Öffnungszeit einen Stellplatz belegt.

3. Es erfolgt eine Identifikation von Bereichen, in denen sich publikumsintensive Nutzungen konzentrieren (Bildung räumlicher Cluster) und bei denen deshalb die Anordnung von Kurzzeitstellplätzen empfehlenswert ist (→ Anlage K-01).
4. Es erfolgt eine räumliche Aufteilung der in Punkt 2 festgelegten Anzahl Kurzzeitstellplätze anhand der identifizierten Nutzungen in den Bereichen aus Punkt 3 nach folgendem Schlüssel:
 - a. Für Einrichtungen des Gesundheitswesens wie Arztpraxen, Apotheken etc. (auch außerhalb der Cluster) wird aufgrund der zuvor geschilderten Anforderungen der Patienten/ Kunden zumindest ein Stellplatz je Einheit, also je Praxis, Apotheke etc. vorgesehen.
 - b. Die verbleibende Anzahl wird auf die Cluster, proportional zur Anzahl der übrigen Nutzungen, gleichmäßig aufgeteilt.

Hierbei wird berücksichtigt, dass einzelne Einrichtungen bereits über ein eigenes Stellplatzangebot verfügen oder direkt im Umfeld bereits Kurzzeitstellplätze existieren. Diese werden im Sinne einer gleichmäßigen Verteilung entsprechend eingerechnet.

Mit diesem Ansatz wird gewährleistet, dass insgesamt künftig nicht signifikant weniger unbeschränkt nutzbare öffentliche Stellplätze im Untersuchungsgebiet vorhanden sind als bisher. Hervorzuheben ist, dass die Kurzzeitstellplätze außerhalb der Bewirtschaftungszeit, also nachts und am Wochenende, weiterhin auch von Langzeitparkern genutzt werden können. Folglich steht in diesen Zeiträumen insbesondere Bewohnern entsprechend mehr Parkraum zur Verfügung als heute.

Tabelle 8: Stellplatzbilanz infolge der geplanten Maßnahmen

Maßnahme	Stellplatzzuwachs/ -verlust
1. Entfallene Stellplätze aufgrund Umgestaltung der Ludwig-Wucherer-Straße	-14
2. Entfallende Stellplätze in Robert-Blum- und Willy-Lohmann-Straße infolge Wohnpark Paulusviertel	-16
3. Neue Parkplätze auf Potenzialflächen B und I (→ Kap. 6.1)	+22
4. Neue Stellplätze durch Wegfall von Halt- bzw. Parkverboten in Albert-Schweitzer- und Fischer-von-Erlach-Straße sowie auf dem Thomas-Müntzer-Platz (→ Kap. 6.2)	+76
5. Neue Stellplätze durch Wegfall der Haltestelle Magdeburger Straße (→ Kap. 6.2)	+6
6. Neue Stellplätze in der Paracelsusstraße (→ Kap. 6.2)	+41
7. Umwandlung von Stellplätzen in Lade- und Ausweichstellen (nach Prioritäten 1 und 2 zusammen; → Kap. 7)	-44
Bilanz	+71

Es ergibt sich ein Überschuss von insgesamt 71 Stellplätzen. Gegenüber der Untersuchung 2015 wird das vorgesehene Angebot für Kurzzeitparker somit reduziert sein. Dies ist damit zu erklären, dass nach neuem Erkenntnisstand eine Reihe von Potenzialflächen, die einen entsprechenden Stellplatzausgleich schaffen sollten, nicht mehr in Betracht zu ziehen ist (→ vgl. Kap. 6.1).

Die 36 Bereiche, die für die Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen in Frage kommen, sind in Anlage K-01 dargestellt.

In diesen Bereichen wurden insgesamt 50 Einrichtungen des Gesundheitswesens (Arztpraxen, Apotheken etc.) sowie 207 weitere publikumsrelevante Nutzungen wie z.B. Läden identifiziert. Die räumliche Zuordnung der Kurzzeitstellplätze ist Anlage K-02 zu entnehmen.

Die Lokalisierung wurde so vorgenommen, dass Kurzzeitstellplätze mehrerer Bereiche, wo dies möglich und sinnvoll war, zu einem Kurzparkstreifen zusammengefasst sind, um Parksuchverkehr und Beschilderungsaufwand zu minimieren. Zudem wurden die Stellplätze vornehmlich so platziert, dass die Regelung an einer Straßenkreuzung endet, sodass hier kein Verkehrszeichen nötig ist.

Insgesamt ergeben sich somit 19 Kurzpark- und Ladezonen mit insgesamt 72 Stellplätzen. Als prioritär werden 13 Zonen (sieben im Paulus- und sechs im Medizinerviertel) mit insgesamt 51 Stellplätzen angesehen, welche laut Parkraumerhebung von 2015 im Bereich besonders hoher Nachfrage von Kurzzeitparkenden liegen (→ Anlage K-02).

Zur verkehrsrechtlichen Organisation der Kurzpark- und Ladezonen ist eine Regelung mittels Verkehrszeichen 314-10 mit Zusatzzeichen 1040-32 bzw. 314-20 mit 1040-32 (Parken mit Parkscheibe 1 h bzw. 2 h, Anfang bzw. Ende) vorgesehen. Es sind Höchstparkdauern von 1 h bzw. 2 h vorgesehen. Kurze Parkdauern von max. 1 h bieten den Vorteil, dass insgesamt die Wahrscheinlichkeit, einen Stellplatz zu finden, durch die größere Umschlagshäufigkeit steigt. Für bestimmte Nutzergruppen wie Patienten reicht diese Parkzeit jedoch in der Regel nicht aus. Daher wird für das Umfeld von Einrichtungen besonderer Art wie Arztpraxen (→ Anlage K-01) eine Höchstparkdauer von 2 h empfohlen. Um den differierenden Bedarfen Rechnung zu tragen, sollen benachbarte Zonen unterschiedliche Höchstparkdauern (1 h bzw. 2 h) haben (z.B. Ludwig-Wucherer-Straße), sofern dort keine Einrichtung besonderer Art maßgebend für die Parkdauer ist. Um die Parkdauer zu flexibilisieren, können alternativ Parkscheinautomaten aufgestellt werden, deren Kosten sich i.d.R. jedoch erst ab ca. 10 bewirtschafteten Stellplätzen decken lassen (z.B. Ludwig-Wucherer-Straße).

Für die Umsetzung der Markierungs- und Beschilderungspläne in den Anlagen N-01 bis N-12 werden nachfolgende Kosten überschlägig geschätzt:

Tabelle 9: Kostenschätzung Kurzpark- und Ladezonen nach erster Priorität

Ausrüstung/ Ausstattung	Menge	Einh.	EP	GP
Demontage/ Entsorgung vorhandener Beschilderungen	2	Stk.	35 €	70 €
Demontage vorhandener Aufstellkonstruktionen/ Rohrmasse inkl. erforderlichem Tiefbau/ Deckenschluss	2	Stk.	130 €	260 €
Lieferung neues VZ 314 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	12	Stk.	100 €	1.200 €
Lieferung neues VZ 314-10 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	1	Stk.	100 €	100 €
Lieferung neues VZ 314-20 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	1	Stk.	100 €	100 €

Ausrüstung/ Ausstattung	Menge	Einh.	EP	GP
Lieferung neues ZZ 1040-32 inkl. Befestigungsmittel und Montage an vorhandener oder neuer Aufstellkonstruktion	14	Stk.	75 €	1.050 €
Lieferung/ Errichtung neuer Rohrmast für VZ 314-x mit ZZ10140-32 inkl. Tiefbauarbeiten (Aufbruch, Fundamentierung, Deckenschluss)	10	Stk.	250 €	2.500 €
Kostenüberschlag (Netto)				5.280 €
Kostenüberschlag (Brutto)				6.283 €

Hochgerechnet auf alle 19 Kurzpark- und Ladezonen würden sich Bruttokosten von etwa 9 T€ ergeben.

9 Kreuzungsbereiche

Zur Vermeidung widerrechtlichen Parkens in den Kreuzungsbereichen und damit Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger wurde im Parkraumkonzept 2015 eine Umgestaltung ausgewählter Kreuzungen mittels Markierung der 5-m-Sperrflächen gemäß StVO (§ 12 Abs. 3 (1)) bzw. der baulichen Ausweitung des Fußweges auf diese Bereiche vorgeschlagen.

Ermittelt wurden insgesamt 20 Kreuzungen für eine zweistufige Umsetzung, die insbesondere aufgrund hoher Anteile Falschparkender für die Umgestaltung in Frage kommen.

Nachfolgend wird diese Auswahl präzisiert. Mittels Priorisierung werden acht Kreuzungsbereiche definiert, für die eine konkrete Planung erfolgt. Kreuzungen mit einer hohen Konfliktwahrscheinlichkeit unter Berücksichtigung von Verkehrsteilnehmern mit besonderem Bedarf an Rücksichtnahme bestimmen dabei den Handlungsbedarf. Hierfür werden die folgenden Kriterien angesetzt:

- Belegungsanteile falschparkender Kfz in den Kreuzungsbereichen
- Anteil Fußverkehr
- Anteil Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg als Verkehrsteilnehmer mit besonderem Bedarf an Rücksichtnahme

Die Anteile der Falschparkenden ergeben sich aus der Erhebung. Es wird die durchschnittliche Belegung für die festgestellten Standorte widerrechtlich parkender Fahrzeuge im jeweiligen Kreuzungsbereich angesetzt.

Zu den lokalen Fußgängerströmen und -anteilen liegen keine Daten vor. Um dennoch Rückschlüsse auf den Fußverkehr bilden zu können, werden die Ergebnisse der Arbeiten von Bubenhöfer (2014, S. 22) und Widmer (2016 S. 20 ff. bzw. 36 ff.) herangezogen. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass es eine starke Korrelation zwischen Bevölkerungsdichte und Verkehrsmittelwahl gibt. Eine hohe Siedlungsdichte geht demnach mit einem hohen Fußgängeranteil einher.

Die Zahl der Bewohner im Umfeld der Kreuzungen wurde mittels baublockfeiner Einwohnerdaten für einen Umkreis mit 100 m Radius ermittelt (→ Abbildung 9).

Für den örtlichen Schulwegverkehr liegen keine Zählzeiten vor. Seitens des Auftraggebers wurden die Schulwegpläne zur Verfügung gestellt, aus welchen sich die Anzahl der Straßen-

querungen von Schulwegen an jeder Kreuzung entnehmen lässt. Diese wird alternativ zur Bewertung des betroffenen Schülerverkehrs herangezogen.

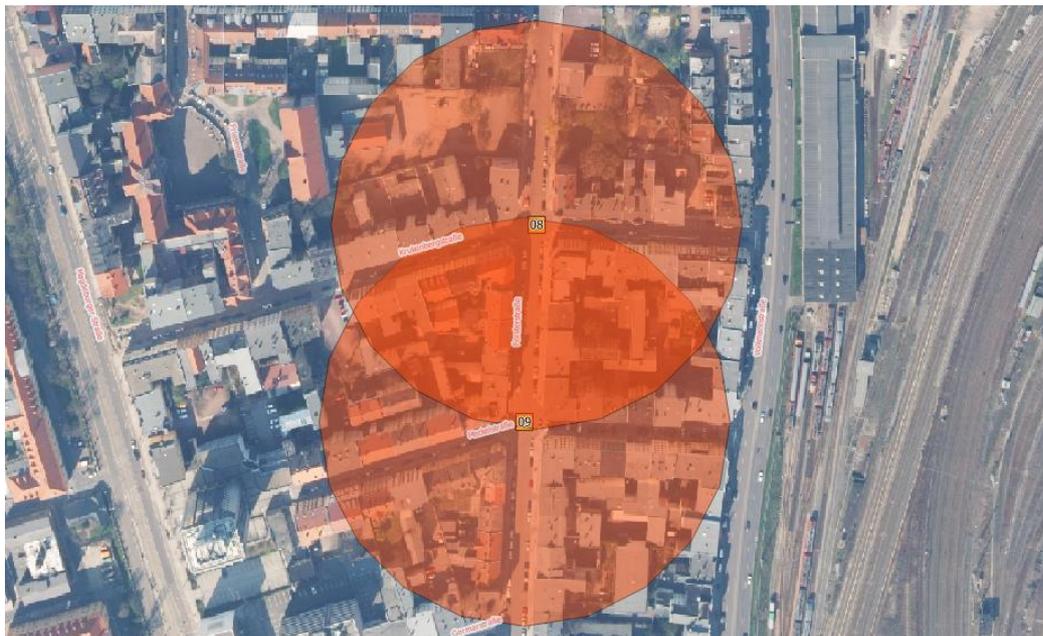


Abbildung 9: Kreuzungsumfeld zur Ermittlung der lokalen Bevölkerungsdichte (100-m-Umkreis)

Anhand der genannten drei Kriterien (Belegung durch falschparkende Kfz im Kreuzungsbereich, Einwohnerzahl im 100-m-Umkreis, Anzahl der querenden Schulwege an den Kreuzungen) wurden die einzelnen Kreuzungsbereiche nach Priorität gereiht, wobei jeweils höhere Werte bei allen Kriterien eine dringendere Umsetzung anzeigen.

Für den jeweiligen Maximalwert der einzelnen Kriterien ergibt sich eine Bewertung mit 1,00, die darunterliegenden Werte werden zu diesem jeweils ins Verhältnis gesetzt, womit sich bei diesen ein Wert kleiner als 1,00 ergibt. Aus den Einzelbewertungen wurden Mittelwerte für die einzelnen Kreuzungen ermittelt, die die Basis für die Priorisierung bilden. Die Gewichtung der drei Einzelkriterien erfolgt zu gleichen Teilen. Die Werte sind in Tabelle 10 dargestellt.

Tabelle 10: Priorisierung der Kreuzungsbereiche für die Umgestaltung

Nummer aus Maßnahmenplan 2015	Kreuzung								Mittelwert gesamt	Rang
		Anzahl querender Schulwege	Einwohner im 100-m-Umkreis	durchschn. Belegung durch Falschparker	Bewertung Schulwege	Bewertung Einwohner	Bewertung Falschparker			
05	Schillerstraße/ Herderstraße	4	693	0,71	1,00	0,76	0,80	0,85	1	
06	Goethestraße/ Herderstraße	2	862	0,80	0,50	0,95	0,90	0,78	2	
14	Uhlandstraße/ Kleiststraße/ Schleiermacherstraße	2	912	0,74	0,50	1,00	0,84	0,78	3	
10	Schillerstraße/ Humboldtstraße	2	748	0,89	0,50	0,82	1,00	0,77	4	
01	Schillerstraße/ C.-v.-Ossietzky-Straße	3	785	0,58	0,75	0,86	0,66	0,76	5	
11	Wielandstraße/ Humboldtstraße	2	825	0,72	0,50	0,90	0,81	0,74	6	
13	Wielandstraße/ Hardenbergstraße	3	588	0,73	0,75	0,64	0,82	0,74	7	
08	Krukenbergstraße/ Forsterstraße	2	797	0,71	0,50	0,87	0,80	0,72	8	

Nummer aus Maßnahmenplan 2015	Kreuzung	Anzahl querender Schulwege	Einwohner im 100-m-Umkreis	durchschn. Belegung durch Falschparker	Bewertung Schulwege	Bewertung Einwohner	Bewertung Falschparker	Mittelwert gesamt	Rang
15	Willy-Lohmann-Straße/ Schleiermacherstraße	2	617	0,80	0,50	0,68	0,90	0,69	9
03	Schleiermacherstraße/ C.-v.-Ossietzky-Straße	2	500	0,80	0,50	0,55	0,90	0,65	10
16	Fritz-Reuter-Straße/ Schleiermacherstraße	2	714	0,57	0,50	0,78	0,64	0,64	11
02	Goethestraße/ C.-v.-Ossietzky-Straße	2	526	0,72	0,50	0,58	0,81	0,63	12
04	Lessingstraße/ Herderstraße	2	509	0,73	0,50	0,56	0,82	0,62	13
07	Friesenstraße/ Ernst-Kromayer-Straße	2	632	0,60	0,50	0,69	0,68	0,62	14
09	Meckelstraße/ Forsterstraße	2	506	0,68	0,50	0,55	0,77	0,61	15
12	Schleiermacherstraße/ Humboldtstraße	2	638	0,50	0,50	0,70	0,56	0,59	16
17	Robert-Blum-Straße/ Schleiermacherstraße	2	586	0,37	0,50	0,64	0,42	0,52	17
18	Robert-Blum-Straße/ Windhorststraße	2	397	0,49	0,50	0,44	0,55	0,49	18
19	Adolf-von-Harnack-Straße/ Schleiermacherstraße	1	420	0,44	0,25	0,46	0,50	0,40	19
20	Feuerbachstraße/ Fischer-von-Erlach-Straße	0	453	0,60	0,00	0,50	0,68	0,39	20

Die Kreuzungen der Ränge 1 bis 8 fließen in die weitere Detailbetrachtung ein:

- 05 – Schillerstraße/ Herderstraße
- 06 – Goethestraße/ Herderstraße
- 14 – Uhlandstraße/ Kleiststraße/Schleiermacherstraße
- 10 – Schillerstraße/ Humboldtstraße
- 01 – Schillerstraße/ C.-v.-Ossietzky-Straße
- 11 – Wielandstraße/ Humboldtstraße
- 13 – Wielandstraße/ Hardenbergstraße
- 08 – Krukenbergstraße/ Forsterstraße

Denkmalpflegerische Belange verbieten bauliche Maßnahmen in Form von Fahrbahnverengungen an den Kreuzungen durch die Vorziehung von „Gehwegnasen“. Aus diesem Grund wird zur Erreichung des Planungsziels folgende Lösung – unter Beibehaltung des historischen Straßenraumprofils – vorgeschlagen (siehe Beispiele aus anderen Städten im Parkraumkonzept 2015):

- Markierung der freizuhaltenden Kreuzungsbereiche mittels kleinen, versetzten Sperrflächen gemäß RMS-1 (inkl. Schmalstrich, Strichabstand 0,75 m),
- Errichtung von jeweils zwei bis fünf Fahrradbügeln pro Kreuzungsquadrant zur physischen Verhinderung des Kfz-Parkens mit gleichzeitiger Förderung des Radverkehrs,
- Errichtung einer Bake an Beginn und Ende jeder Sperrfläche, also acht Stück je Kreuzung, zum Schutz von Fahrradbügeln, Fahrrädern und Kfz vor Kollisionen

Bei sehr großen Bordsteinradien oder ungünstigen Knotenpunktgeometrien wurden die Sperrflächen in den Markierungs- und Beschilderungsplänen weiter gezogen als 5 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnkanten (z.B. Humboldt-/Wielandstraße). Dies soll einerseits vermeiden, dass Fußgänger gezwungen sind, stark aufgeweitete Fahrbahnabschnitte zu queren und somit relativ lang dem Kfz-Verkehr ausgesetzt sind. Andererseits dient es der Gewährleistung ausreichender Sichtweiten für alle Verkehrsteilnehmer, wenn keine Fahrzeuge im Kurvenbereich parken.⁹ Die Einhaltung der Schleppkurven des dreiachsigen Müllfahrzeugs muss noch abschließend überprüft werden.

Für die acht priorisierten Kreuzungen ergeben sich bei Vollausrüstung 96 Fahrradbügel. Eine Reduzierung der Anzahl vermindert die beabsichtigten Effekte entsprechend.

Für die Umsetzung der Markierungs- und Beschilderungspläne in den Anlagen L-01 bis L-08 werden nachfolgende Kosten überschlägig geschätzt:

Tabelle 11: Kostenschätzung Umgestaltung Kreuzungsbereiche

Ausrüstung/ Ausstattung	Menge	Einh.	EP	GP
Aufbringen einer Schmalstrichmarkierung	1.870	m	5 €	9.350 €
Fahrradbügel inkl. Tiefbauleistungen (Asphaltschnitt/ Pflasteranpassungen, Fundamentierungen inkl. Ort beton etc.)	96	Stk.	370 €	35.520 €
Bake (Lieferung VZ und Aufstellvorrichtung, Montage)	64	Stk.	150 €	9.600 €
Kostenüberschlag (Netto)				54.470 €
Kostenüberschlag (Brutto)				64.819 €

10 Zusammenfassung der Ergebnisse

Das Parkraumkonzept (Stufe 1 von 2015 und die vorliegende Stufe 2) wurde mit dem Ziel erarbeitet, die Parkraumproblematik im Paulus- und Medizinerviertel zu entschärfen. Hierzu wurde eine Reihe möglicher Maßnahmen entwickelt, deren Vor- und Nachteile gegenübergestellt und die Umsetzbarkeit geprüft. Dabei wurden bereits geplante und kürzlich realisierte Maßnahmen im Umfeld berücksichtigt, die direkten oder indirekten Einfluss auf das Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet haben. Hierzu zählt insbesondere die Umgestaltung des Steintor-Knotens.

Da gemäß den geltenden Richtlinien und Vorschriften aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet eine Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten auszuschließen ist, wurde der Fokus des Konzepts einerseits auf die Identifizierung von Flächenpotenzialen für neue Stellplätze gelegt; andererseits soll ein adäquates Angebot zum Halten und Kurzzeitparken geschaffen werden, ohne das Angebot an unbewirtschafteten Stellplätzen

⁹ In der Stellplatzbilanz sind keine Stellplätze als wegfallend anzusetzen, da diese Flächen nicht zum Parkraumangebot gezählt wurden.

gegenüber dem Status Quo zu reduzieren. Um dies zu erreichen, wurden auch bestehende Park- und Haltverbote überprüft und teilweise deren Aufhebung empfohlen.

Bei den ermittelten Flächenpotenzialen kommen lediglich die Areale Steffensstraße 18a (B) und Wolfensteinstraße (I), in Abhängigkeit einer etwaigen Wiederaufnahme der Garagennutzung, kurz- bis mittelfristig für neue Stellplätze in Betracht. Die Grünfläche an der Albrecht-Dürer-Straße (H) wird, aufgrund der zu erwartenden negativen Auswirkungen, in der Parkraumbilanz nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagenen Lade- und Ausweichstellen, die insbesondere den Bewohnern ein Be- und Entladen ihres Fahrzeugs in der Nähe der Wohnung ermöglichen und so die Akzeptanz eines weiter entfernten Stellplatzes erhöhen sollen, bedingen den Entfall einzelner Stellplätze, wobei darauf geachtet wird, deren Anzahl so gering wie möglich zu halten (z.B. durch Einbezug von Grundstückszufahrten).

In der Parkraumbilanz ergeben sich einschließlich neuer Parkplätze auf den Potenzialflächen B und I insgesamt folgende Werte:

- Kurzzeitstellplätze (nach Prioritäten 1 und 2 zusammen): + 72 Stück
- unbewirtschaftete Stellplätze: - 1 Stück

Es ist anzumerken, dass sich derzeit die Kurzzeitparker das vorhandene Stellplatzangebot mit den übrigen Nutzergruppen teilen.

In den umzugestaltenden Kreuzungsbereichen nach erster Priorität würden zudem mit Errichtung der 96 Fahrradbügel mit Abstellmöglichkeit von je zwei Fahrrädern insgesamt 192 Fahrradstellplätze entstehen und zum Wechsel auf dieses Verkehrsmittel anregen.

Für die Maßnahmen an den priorisierten Stellen im Straßennetz ergeben sich folgende Kosten. Auch in Abhängigkeit vom Finanzierungsbudget können die Maßnahmen an mehr oder weniger Stellen umgesetzt werden, wodurch jedoch die ausgeglichene Parkraumbilanz ggf. leidet.

Tabelle 12: Kostenaufstellung der priorisierten Maßnahmen

Ausrüstung/ Ausstattung	GP brutto
Errichtung 22 ebenerdiger Stellplätze (Parkplätze auf Potenzialflächen B und I; inkl. Garagenrückbau)	77.200 €
Einrichtung von 15 Lade- und Ausweichstellen	11.097 €
Einrichtung von 13 Kurzpark- und Ladezonen (ohne Parkscheinautomaten)	6.283 €
Umgestaltung von 8 Kreuzungsbereichen	64.819 €
Kostenüberschlag	159.399 €

Die Gesamtkosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen nach erster Priorität belaufen sich auf rd. 159 T€ brutto.

11 Quellen

BUBENHÖFER, J. 2014: Dichte und Mobilitätsverhalten, Zusammenhang zwischen Siedlungsstruktur und Mobilitätsverhalten, Ein neuer Blick auf den Mikrozensus, SVI-Veranstaltungsreihe, St. Gallen, 22.05.2014

BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ 2014 (Hrsg.): Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 22. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1635)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2014: Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998, Fassung vom 11. November 2014

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN 2005 (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005), Köln 2005

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRABEN- UND VERKEHRSWESEN 2006: Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung, Köln 2006

LAND SACHSEN-ANHALT 2006: Garagenverordnung (GaVO) vom 14. September 2006, Magdeburg 2006

STADT HALLE (SAALE) 2015a: Stellungnahme des Fachbereichs Immobilien (FB 24) zum Parkraumkonzept Paulus- und Medizinerviertel, 2. November 2015, Halle (Saale)

STADT HALLE (SAALE) 2015b: Stellungnahme des Fachbereichs Bauen (FB 66) – Abteilung Denkmalschutz zum Parkraumkonzept Paulus- und Medizinerviertel, 12. Oktober 2015, Halle (Saale)

VERKEHRPLUS/ VERKEHRSPLANUNG 2015: Parkraumkonzept für das Paulus- und Medizinerviertel, im Auftrag der Stadt Halle (Saale), Halle (Saale) 2015

WIDMER, P. & AEMISEGGER, P. 2016: Verkehrsaufkommen von Wohnnutzungen, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr Schweiz 2010, Forschungsprojekt VSS 2013/103 auf Antrag des Schweizerischen Verbandes der Straßen- und Verkehrsfachleute (VSS), Zwischenstand 2016, Zürich 2016