

Bauvorhaben Weberstraße - Variantenvergleich für die Erneuerung des Fahrbahnbelags				
Anz.	Kriterien	Kleinpflaster, Granit	Betonpflaster mit Natursteinvorsatz	Asphalt
1.	Belange Denkmalschutz / Sanierungsziele	<p>Die Erneuerung des Oberbaus der Weberstraße mit Natursteinkleinpflaster wird denkmalrechtlich vorgeschrieben. Der genannte Ausbauabschnitt liegt im Zentrum des Sanierungsgebietes "Altstadt", im Denkmalbereich der historischen Altstadt und im Erhaltungssatzungsgebiet "Altstadt und Bahnhofsvorstadt" (Sanierungssatzung, Sanierungsziele als vorbereitende Untersuchungen und Erhaltungssatzung sind vom Stadtrat beschlossene Vorschriften). Die Weberstraße ist somit Bestandteil des historischen, baukulturellen Altstadtgefüges (siehe Anlage 1 - Übersichtskarte). Die Weberstraße, als bevorzugter Wohnort der Stendaler Tuchmacher gab der Straße ihren Namen. Die Ausrichtung der Weberstraße in Nord-Süd-Richtung stellt die ehemalige Westgrenze der freien Hansestadt dar und besitzt als Gebäudebestand 9 Einzeldenkmäler. Die Verbindungsachse zwischen den Domtürmen und der platzartigen Aufweitung der Straße zum Stadtarchiv sind eine prägende, ortbildtypische Denkmalbereichscharakterisierung. Die Straße ist im Verbund mit Hallstraße, Poststraße, Markt, Marienkirchstraße, Kornmarkt, Birkenhagen, Brüderstraße, Wüste Worth, Petrikirchstraße bis Winckelmannstraße, Uchtstraße, Hoock, Hohe Bude, Am Dom und Karlstraße als denkmalprägender Bestandteil der Altstadt fachgerecht zu gestalten. Hierzu wurde in Abstimmung zwischen den Fachämtern und dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (LDA) für die Abweichung vom Einsatz von Großpflaster zu Kleinpflaster das Einvernehmen erreicht und als künftiger Ausbaustandard festgelegt. Die Ausführung in Kleinpflaster bildet den festen Bestandteil der identitätsstiftenden Maßnahmen bei der zukünftigen ganzräumigen im historischen Bezug stehende Erlebbarkeit der Altstadt der Hansestadt Stendal. Im Vergleich zum Ist-Zustand wird bereits mit diesem Belag eine erhebliche Verbesserung erreicht.</p>	<p>Die Erneuerung des Oberbaus der Weberstraße mit Betonpflaster mit Natursteinvorsatz wird denkmalrechtlich abgelehnt. Der genannte Ausbauabschnitt liegt im Zentrum des Sanierungsgebietes "Altstadt", im Denkmalbereich der historischen Altstadt und im Erhaltungssatzungsgebiet "Altstadt und Bahnhofsvorstadt" (Sanierungssatzung, Sanierungsziele als vorbereitende Untersuchungen und Erhaltungssatzung sind vom Stadtrat beschlossene Vorschriften). Die Weberstraße ist somit Bestandteil des historischen, baukulturellen Altstadtgefüges (siehe Anlage 1 - Übersichtskarte). Die Weberstraße, als bevorzugter Wohnort der Stendaler Tuchmacher gab der Straße ihren Namen. Die Ausrichtung der Weberstraße in Nord-Süd-Richtung stellt die ehemalige Westgrenze der freien Hansestadt dar und besitzt als Gebäudebestand 9 Einzeldenkmäler. Die Verbindungsachse zwischen den Domtürmen und der platzartigen Aufweitung der Straße zum Stadtarchiv sind eine prägende, ortbildtypische Denkmalbereichscharakterisierung. Die Straße ist im Verbund mit Hallstraße, Poststraße, Markt, Marienkirchstraße, Kornmarkt, Birkenhagen, Brüderstraße, Wüste Worth, Petrikirchstraße bis Winckelmannstraße, Uchtstraße, Hoock, Hohe Bude, Am Dom und Karlstraße als denkmalprägender Bestandteil der Altstadt bezugnehmend auf das historische baukulturelle Umfeld fachgerecht zu gestalten. Hierzu wurde in Abstimmung zwischen den Fachämtern und dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (LDA) für die Abweichung vom Einsatz von Großpflaster zu Kleinpflaster das Einvernehmen erreicht und als künftiger Ausbaustandard festgelegt. Die Ausführung im prägenden Denkmalbereich in Betonpflaster bildet keinen festen Bestandteil der identitätsstiftenden Maßnahmen für eine weiterhin gegebene ganzräumige Erlebbarkeit der Altstadt der Hansestadt Stendal mehr und weicht zudem von den stadteigenen und vom Stadtrat beschlossenen Vorschriften ab.</p>	<p>Die Erneuerung des Oberbaus der Weberstraße mit Asphalt wird denkmalrechtlich abgelehnt. Der genannte Ausbauabschnitt liegt im Zentrum des Sanierungsgebietes "Altstadt", im Denkmalbereich der historischen Altstadt und im Erhaltungssatzungsgebiet "Altstadt und Bahnhofsvorstadt" (Sanierungssatzung, Sanierungsziele als vorbereitende Untersuchungen und Erhaltungssatzung sind vom Stadtrat beschlossene Vorschriften). Die Weberstraße ist somit Bestandteil des historischen, baukulturellen Altstadtgefüges (siehe Anlage 1 - Übersichtskarte). Die Weberstraße, als bevorzugter Wohnort der Stendaler Tuchmacher gab der Straße ihren Namen. Die Ausrichtung der Weberstraße in Nord-Süd-Richtung stellt die ehemalige Westgrenze der freien Hansestadt dar und besitzt als Gebäudebestand 9 Einzeldenkmäler. Die Verbindungsachse zwischen den Domtürmen und der platzartigen Aufweitung der Straße zum Stadtarchiv sind eine prägende, ortbildtypische Denkmalbereichscharakterisierung. Die Straße ist im Verbund mit Hallstraße, Poststraße, Markt, Marienkirchstraße, Kornmarkt, Birkenhagen, Brüderstraße, Wüste Worth, Petrikirchstraße bis Winckelmannstraße, Uchtstraße, Hoock, Hohe Bude, Am Dom und Karlstraße als denkmalprägender Bestandteil der Altstadt fachgerecht zu gestalten. Hierzu wurde in Abstimmung zwischen den Fachämtern und dem Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (LDA) für die Abweichung vom Einsatz von Großpflaster zu Kleinpflaster das Einvernehmen erreicht und als künftiger Ausbaustandard festgelegt. Die Ausführung im prägenden Denkmalbereich in Asphalt bildet keinen festen Bestandteil der identitätsstiftenden Maßnahmen für eine weiterhin gegebene ganzräumige Erlebbarkeit der Altstadt der Hansestadt Stendal mehr und weicht zudem von den stadteigenen und vom Stadtrat beschlossenen Vorschriften ab.</p>
2.	Gesundheit / Emission / Barrierefreiheit			
	16. BImSchV	Die Geräuschemission sollte in Mischgebieten 64 (Tag)/54 (Nacht)dB(A) nicht überschreiten		
	Lärm durch Verkehr	liegt im Bereich des Richtwertes	Verbesserung um ca.2 dB(A)	weitere Verbesserung um ca. 6 dB(A)
	Bezugsgröße Pflaster	(Quelle Umweltbundesamt)	(Quelle Umweltbundesamt)	(Quelle Umweltbundesamt)
	Vergleich zum Ist-Zustand	erhebliche Verbesserung	weitere Verbesserung	geringstmögliche Emission
	Auswirkungen auf Bauzeit (Straßenbau)	Dauer 4 Monate	3 Monate	maximal 2 Monate
	Barrierefreiheit	Querung der Fahrbahn nicht so nutzerfreundlich für Rollstuhlfahrer und Nutzer von Gehhilfen	Querung der Fahrbahn nutzerfreundlich für Rollstuhlfahrer und Nutzer von Gehhilfen	Querung der Fahrbahn sehr nutzerfreundlich für Rollstuhlfahrer und Nutzer von Gehhilfen

3. Auswirkungen auf die Bausubstanz			
Vibrationen in der Bauphase	Erschütterungen	geringere Erschütterungen, da weniger Verdichtungsarbeit notwendig ist (Vorverdichtung der Bettung)	geringere Erschütterungen, durch mehrlagigen Einbau der bituminösen Schichten
Erschütterungen durch den laufenden Verkehr	starke Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand geringe Auswirkungen auf die Bausubstanz	starke Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand, geringe Auswirkungen auf die Bausubstanz	starke Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand, geringe Auswirkungen auf die Bausubstanz
4. wirtschaftliche Betrachtung			
Herstellungskosten	ca. 261 T€	ca. 253 T€	ca. 222 T€
Unterhaltung	jährlich 2 X nachsandten, Kosten/a= 1280 € , bei 35 a Lebensdauer= 44,8T€	nachsandten alle 3 Jahre, Kosten pro Pflegegang 640 € Kosten bei 35 Jahren 7680 €	Erneuerung der Deckschicht nach 15 Jahren im Dünnschichtverfahren, 27 TE
Nachhaltigkeit	Material Haltbarkeit mindestens 35 Jahre nach 35 Jahren Umpflasterung unter Verwendung von Altmaterial Kosten ca. 81 T€	Material Haltbarkeit mindestens 20 - 25 Jahre Material muss vollständig ersetzt werden, Kosten ca. 97,2 T€	Deckschicht nach 15 Jahren verschlissen Erneuerung der bituminösen Deckschicht und 50 % der Tragschicht, Kosten ca. 69,3 T€
5. technische Betrachtungen			
Verkehrsbelegung	2.619 Kfz/24 h (Abschnitt zwischen Deichstraße und Am Dom) bzw. 2.644 Kfz/24 h (Abschnitt zwischen Deichstraße und Brüderstraße) - damit liegt die Verkehrsbelegung im mittleren Bereich der Straßen im Sanierungsgebiet vergleichsweise Bruchstr. 4.400 Kfz/24 h und Kornmarkt 1875 Fz/24 h		
anteiliger LKW-Verkehr	Der LKW- Verkehr hat einen Anteil von 1.25 % am Gesamtverkehrsaufkommen bei 2619 Kfz/24 h sind es 32 Fahrzeuge bei 2644 Kfz/24h sind es 34 Fahrzeuge		
gefährdete Geschwindigkeiten			
Tempo 30	15 -20 km/h = 45 Fahrzeuge zw. Deichstraße - Am Dom	15 -20 km/h = 56 Fahrzeuge zw. Deichstraße und Brüderstraße	
	21 - 30 km/h= 980 Fahrzeuge	21 - 30 km/h= 694 Fahrzeuge	
	31 - 40 km/h = 1303 Fahrzeuge	31 - 40 km/h = 1461 Fahrzeuge	
	41 - 50 km/h = 259 Fahrzeuge	41 - 50 km/h = 391 Fahrzeuge	
	51 - 60 km/h = 33 Fahrzeuge	51 - 60 km/h = 39 Fahrzeuge	
	61 - 70 km/h = 0 Fahrzeuge	61 - 70 km/h = 4 Fahrzeuge	
Zweckbestimmung einer Verkehrsanlage und Ansprüche an eine moderne VKA	erfüllt	erfüllt	erfüllt
Fazit: Unter Betrachtung der Kriterien 2. -4. ist bei der Reihung der Belagsarten Asphalt und dann Betonstein mit Natursteinvorsatz in Bezug auf Lärmemissionen, Barrierefreiheit, Erschütterungen, Wirtschaft vorteilhafter. Dieser Belag steht aber eindeutig im Widerspruch zu den bedeutenden , durch den Stadtrat beschlossenen Zielen der Altstadtsanierung und den damit einhergehenden für die Altstadt tragenden denkmalpflegerischen Aspekten.			