

Anlage 9

Punkt 1 und 2:

Die Entscheidung obliegt der Entscheidung der Hansestadt Stendal.

Punkt 3:

Die Rathenower Straße wird auch zukünftig im Zweirichtungsverkehr befahren sein. Ein Abbiegen in die anbindende Karlstraße und Breite Straße ist nicht möglich. Die Karlstraße ist als Einbahnstraße in Richtung der Rathenower Straße ausgeschildert und die südliche Breite Straße ist als Fußgängerzone der Hansestadt Stendal ausgewiesen und somit dem verkehrsberuhigten Bereich zugeordnet.

Die Rathenower Straße mit der Verlängerung Schadowachten stellt einen parallelen Straßenzug zur Landesstraße 32 da, der jedoch durch die baulichen Einengungen des Tangermünder Tores am Ende von Schadowachten keine Alternativstrecke zur L 32 bildet.

Der Verkehr wird durch den Anliegerverkehr, Liefer- und Busverkehr bestimmt. Ein Durchgangsverkehr hinsichtlich des Schwerlastverkehrs ist in der Rathenower Straße nicht vorhanden.

Punkt 4:

Entsprechend der geltenden „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) beträgt die Mindestbreite eines Seitenraumes 2,50 m. Diese orientieren sich an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger, auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit des Gehweges durch radfahrende Kinder bis zum abgeschlossenen 8. bzw. 10. Lebensjahr (§ 2 StVO) und der notwendigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn. Der Seitenraum setzt sich wie folgt zusammen:

Verkehrsraumbreite	1,80 m
Sicherheitsraum zur Fahrbahn	0,50 m
<u>Sicherheitsraum zu Gebäuden</u>	<u>0,20 m</u>
Seitenraum	2,50 m

Der Sicherheitsraum entlang von Stellflächen in Längsaufstellung beträgt 0,75 m, somit beträgt dann die Breite des Seitenraumes 2,75 m

Sind örtliche Besonderheiten zu berücksichtigen, die punktuell oder linienhaft zu deutlich erhöhten Anforderungen führen, können im Abwägungsfall Zuschläge zu den Breiten erfolgen. Die Grundmaße für Aufenthaltsflächen lassen sich wegen der Vielfalt nicht angeben. Als Orientierungswerte kann die Tabelle 25 der RASt 06 herangezogen werden, die Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf auf Grund

besonderer Anforderungen ausweist. Danach beträgt z.B. der Zuschlag für das Verweilen vor Schaufenstern > 1,00 m und bei Auslagen und Vitrinen 1,50 m. Auf Grund der sehr breiten Seitenbereiche kann der Zuschlag für den Aufenthalt vernachlässigt werden, da im Bereich der Gewerbebetriebe diese Flächen (Restflächen) überwiegend vorhanden sind. Der Anteil des Fußgängerverkehrs in der Rathenower Straße in Richtung Ostwall wird als mittel eingeschätzt. Als Gehwegbreite gilt nach der RASt 06 die Verkehrsraumbreite.

Entsprechend den „Empfehlungen für Fußgängeranlagen“ (EFA) sollten die Anlagen des Fußgängerverkehrs im Seitenraum bei einer gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung 3,30 m nicht unterschreiten. Der Seitenraum schließt an die Anlagen des ruhenden und fließenden Kraftfahrzeugverkehrs an. Er umfasst Flächen für Bewegung und Aufenthalt von Fußgängern, für die übliche Möblierung und Ausstattung, ggf. Bepflanzung. Radverkehrsanlagen sind nicht in der Seitenraumbreite enthalten. Die nutzbare Gehwegbreite (ohne Zuschlag) beträgt auch hier 1,80 m.

In den vorliegenden Planungsunterlagen ist in den Seitenräumen gestalterisch ein 2,00 m breites Laufband vorgesehen.

Bau-km 0+000,000 bis 0+087,500:

Der Sicherheitsraum zu den Gebäuden beträgt $\geq 0,50$ m zum Fahrbahnrand an der Engstelle bei Bau-km 0+048,000 etwa 1,07 m. Damit ergibt sich eine Seitenraumbreite von > 3,57 m.

Bau-km 0+087,500 bis 0+240,124:

Der Sicherheitsraum zum Parkstreifen beträgt 0,75 m und der zu den Gebäuden $\geq 0,50$ m, wobei punktuell die Treppen der Gebäude in den Sicherheitsraum hineinragen, so dass der Abstand auf 0,20 m verringert wird. Damit ergibt sich eine Seitenraumbreite von $\geq 2,95$ m.

Ab Bau-km 0+186,400 verringert sich am südlichen Rand das Laufband auf 1,50 m zugunsten der Nutzungsansprüche aus dem ruhenden Kfz-Verkehr. Der Sicherheitsraum zu den Gebäuden beträgt an der Engstelle bei Bau-km 0+213,500 noch 0,20 m. Damit verringert sich der Seitenraum an dieser punktuellen Einengung auf 2,45 m.

Daraus wird ersichtlich, dass die Mindestbreiten der Seitenräume der RASt 06 bis auf eine punktuelle Einengung bei Bau-km 0+231,500 eingehalten werden.

Punkt 5:

Mit dem Ausbau der Rathenower Straße werden die vorhandenen 9 Fahrradparker vor dem Gebäude 31 in die Restfläche vor dem Gebäude 18a versetzt. Zusätzlich werden vor dem Gebäude 23 noch 4 weitere Fahrradparker aufgestellt. Damit sind im nördlichen Bereich 13 Fahrradparker geplant. Im Bestand befinden sich 6 weitere Fahrradparker am südwestlichen Ende des Sperlingsberges und somit südlich der Fahrbahn. Sind weitere Fahrradparker als die insgesamt 19 Stück erforderlich, so sollten diese direkt auf dem Sperlingsberg aufgestellt werden, die dann jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden Planung sind.

Punkt 6:

Das Ausbauende der Rathenower Straße befindet sich unmittelbar vor der Einmündung auf die L 32 (Ostwall, Südwall). Entlang der L 32 sind beidseitig Radwege vorhanden, ebenso in dem untergeordneten Knotenpunktarm der Rathenower Straße östlich der Kreuzung. Im westlichen Knotenpunktarm (vorliegende Unterlagen) sind keine Radwege geplant, der Radverkehr nutzt die Fahrbahn. Die Kreuzung mit der L 32 ist lichtsignalgeregelt und mit Radfahrfurten ausgestattet. Änderungen an dem Knotenpunkt selbst erfolgen nicht.

Im westlichen Knotenpunktarm der Rathenower Straße ist durch die vorhandene Bebauung der Einmündungsbereiche stark eingegrenzt, so dass sich beidseitig der Fahrbahn keine Möglichkeit für Ein- und Ausfädelungsspuren für den Radverkehr ergibt.

Eine Verknüpfung mit der Radwegeführung in Richtung Südwall /Ostwall /Rathenower Straße (östl.) erfolgt über die Einordnung in den LSA-geregelten Verkehr.

bearbeitet:

Stendal, den 29.09.2017

Richter