

Verkehrsanlage/Freianlage „Schadewachten“ Hansestadt Stendal



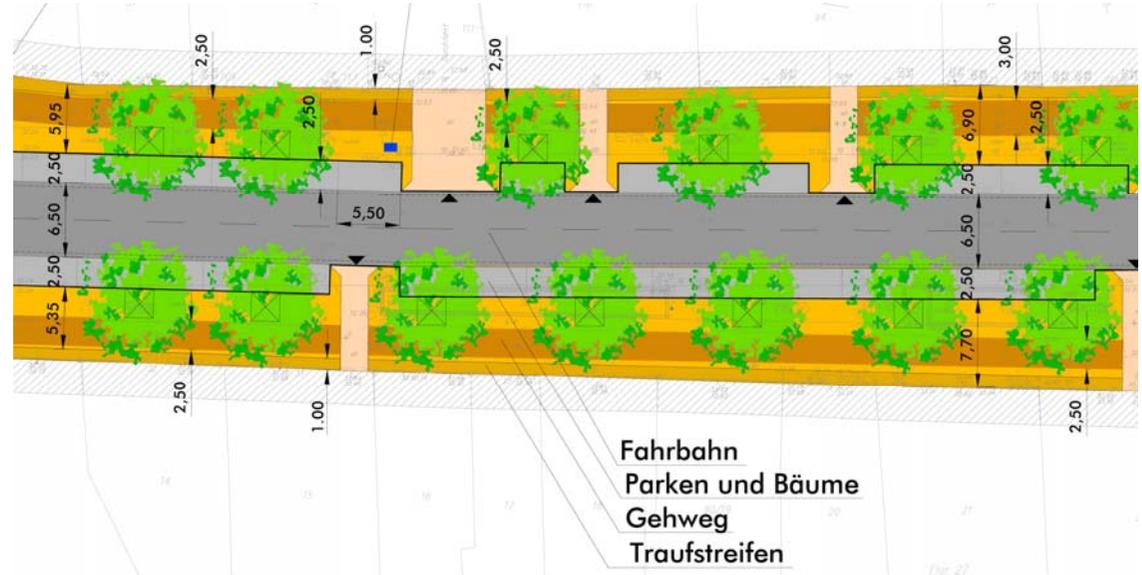
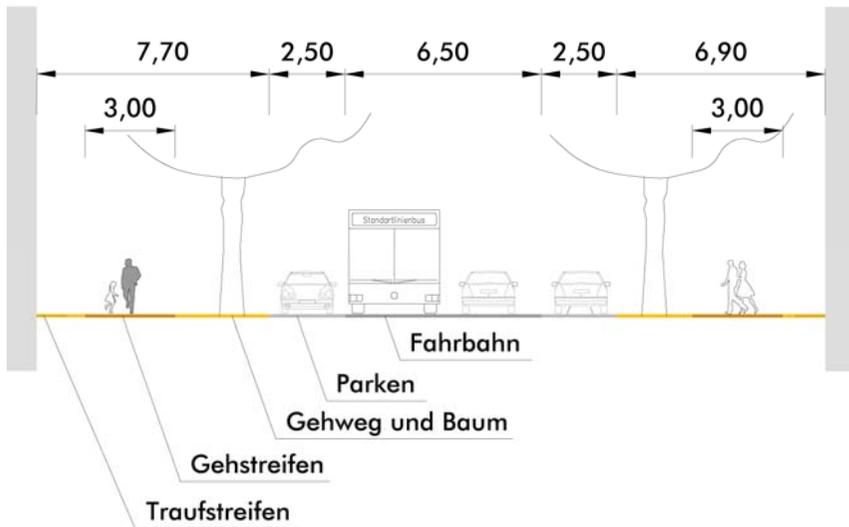
1895



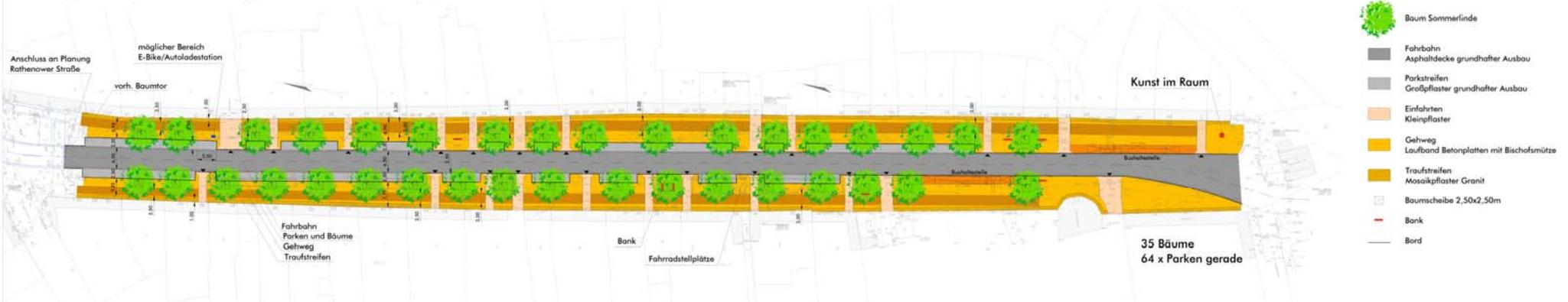
2017

Variante 1

Schnitt M 1:250



Neugestaltung Verkehrsanlage Schadewachten - Lageplan Variante 1a



Variante 1

Grundhafter Ausbau

- Planung basiert auf RASt 06 und EAR 05
- Fahrbahn Asphaltdecke im grundhaften Ausbau
- **Parkplatzstreifen neben der Fahrbahn auf gleicher Höhe, in Naturstein-Großpflaster Granit**
- **Parkplatzstreifen als Längsparkbuchten Breite 2,50m, Länge 6,00m**
- **Straßenbreite 3,25m für eine Fahrspur (6,50m Gesamtbreite)**
- Durchfahrtsgeschwindigkeit 30 km/h
- Ausrichtung der Fahrbahnachse auf die ehemalige Durchfahrt Tangermünder Tor
- 64 Stellplätze ausgewiesen
- 35 neue Baumstandorte

Gestaltung

- Entwässerungsgosse als Natursteinpflasterrinne mit 30cm Breite zwischen Fahrbahn und Parkstreifen
- Gehwegbereich Kleinstein aus Granit, Stendaler Mischung, befestigt mit einem „Laufband“ von 3,00m Breite aus Betonplatten
- **Ostseite des Gehweges Ausbaubreite von 7,70m**
- **Westseite des Gehweges im Mittel einen Ausbau von 6,90m**
- „Gehbahn“ aus Betonplatten 30x30 cm Bischofsmütze
- vor den Fassaden Mosaikpflaster aus Granit
- Ladestation für E-Autos/E-Bikes im Bereich vor der Einfahrt EDEKA, optimale technischen Voraussetzungen (wird geprüft)
- oben auf dem Gehweg Sommerlinde, in durchgängig, unterirdischem Vegetationssubstrat (laut Regelwerk verdichtungsfähig)
- Bushaltestellen als Kapphaltestelle am Fahrbahnrand
- Ausbaulänge 36m (Regelwerk für den barrierefreien ÖPNV)
- Leerrohrverkabelung für den möglichen Einbau der „digitalen“ Haltestellenbereiche
- Gestaltung der Haltestellen nach Stendaler Gestaltungsprinzip
- Ausstattung mit Fahrradständern und Bänken (mit Stadtrat und der Denkmalpflege für diesen Innenstadtbereich abgestimmt)
- Bänke teilweise etwas „höher“ mit Armlehnen (demografischer Wandel)

Variante 1

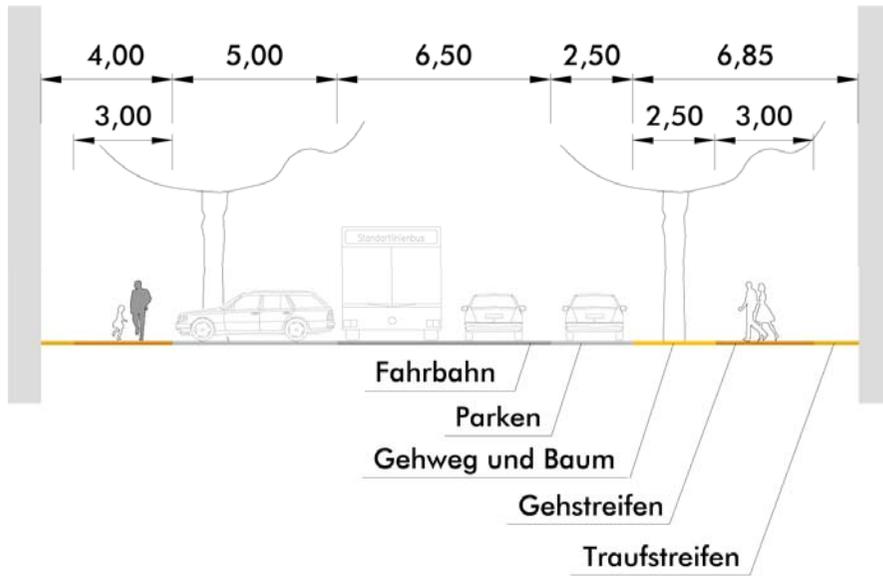
Vorteile

- „Gewohnheitsprinzip“ entspricht etwa der jetzigen Parkstruktur
- Großes Angebot an Stellplätzen (entspricht in etwa der jetzigen Stückzahl)
- neuen Baumpflanzungen entsprechen etwa dem jetzigen Baumbestand/den ursprünglichen Bäumen in der Straße Schadow
- Klare Struktur der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer
- relativ breite Gehwege als Boulevardflächen mit kleinen Aufenthaltsflächen/Bankplätzen
- Haltestellen optimal anfahrbar

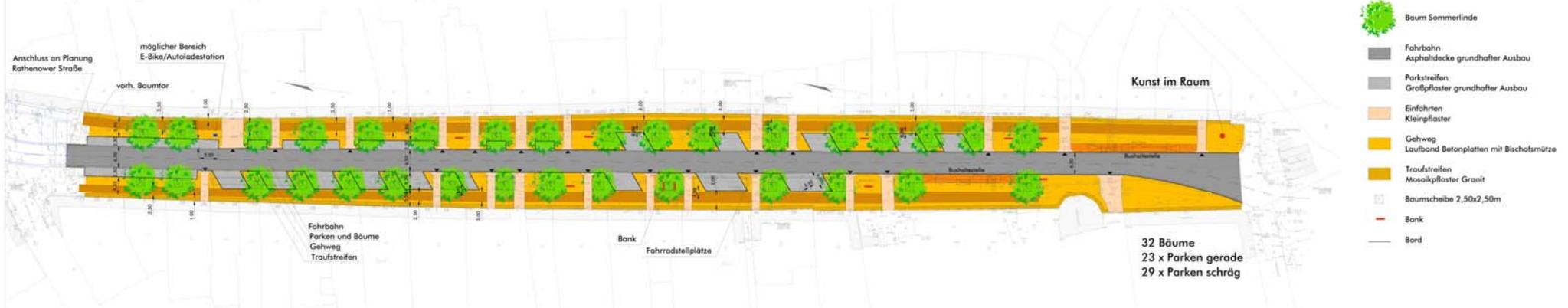


Variante 2

Schnitt M 1:250



Neugestaltung Verkehrsanlage Schadowachten - Lageplan Variante 2a



- Legende
- Baum Sommerlinde
 - Fahrbahn Asphaltdecke grundhafter Ausbau
 - Parkstreifen Großpflaster grundhafter Ausbau
 - Einfahrten Kleinpflaster
 - Gehweg Laufband Betonplatten mit Bischofsmütze
 - Traufstreifen Mosaikpflaster Granit
 - Baumscheibe 2,50x2,50m
 - Bank
 - Bord

Variante 2

Grundhafter Ausbau

- Planung basiert auf RASt 06 und EAR 05
- Fahrbahn Asphaltdecke im grundhaften Ausbau
- **Parken teilweise in Längsausrichtung entlang der Fahrbahn bzw. in Schrägaufstellung 60 Grad**
- **Stellplätze in Schrägaufstellung, Länge 6,00m, Breite 2,50m**
- **Längsparkplätze analog Variante 1**
- **Straßenbreite 3,25m für eine Fahrspur (6,50m Gesamtbreite)**
- Durchfahrtsgeschwindigkeit 30 km/h
- Ausrichtung der Fahrbahnachse auf die ehemalige Durchfahrt Tangermünder Tor
- 29 Stellplätze in Schrägaufstellung und 18 Stellplätze in Längsaufstellung 60 Grad
- 32 neue Baumstandorte

Gestaltung

- Entwässerungsgosse als Natursteinpflasterrinne mit 30cm Breite zwischen Fahrbahn und Parkstreifen
- Gehwegbereich Kleinstein aus Granit, Stendaler Mischung, befestigt mit „Laufband“ von 3,00m Breite aus Betonplatten
- „Gehbahn“ aus Betonplatten 30x30 cm mit Bischofsmütze
- Mosaikpflaster aus Granit vor den Fassaden
- **in Teilbereichen kleine Platzflächen mit Bänken und Papierkörben**
- **Parkscheinautomaten und Litfaßsäulen auf dem Gehweg**
- Ladestation für E-Autos/E-Bikes im Bereich vor der Einfahrt EDEKA, optimale technischen Voraussetzungen (wird geprüft)
- Optimierung Parkplatzangebot durch Nutzung der „kleinen Plätze“ als Stellplätze
- oben auf dem Gehweg Sommerlinde, in durchgängig, unterirdischem Vegetationssubstrat (laut Regelwerk verdichtungsfähig)
- Bushaltestellen am Fahrbahnrand
- Ausbaulänge 36m (Regelwerk für den barrierefreien ÖPNV)
- Leerrohrverkabelung für möglichen Einbau der „digitalen“ Haltestellenbereiche
- Gestaltung der Haltestellen nach Stendaler Gestaltungsprinzip



Variante 2

Gestaltung

- Ausstattung mit Fahrradständern und Bänken (mit Stadtrat und der Denkmalpflege für diesen Innenstadtbereich abgestimmt)
- Bänke teilweise etwas „höher“ mit Armlehnen (demografische Wandel)

Vorteile

- Optimierung der räumlichen Struktur durch Schräg- und Längsaufstellung
- „Neugestaltung“ deutlich erkennbar
- Optimales Ausfahren aus den Schrägparkbuchten
- Mehr Freiraum in den Nebenflächen
- Lieferverkehr und Notfahrzeuge können ausweichen im Bereich der Gesamtfahrbahnbreite
- Haltestelle optimal anfahrbar

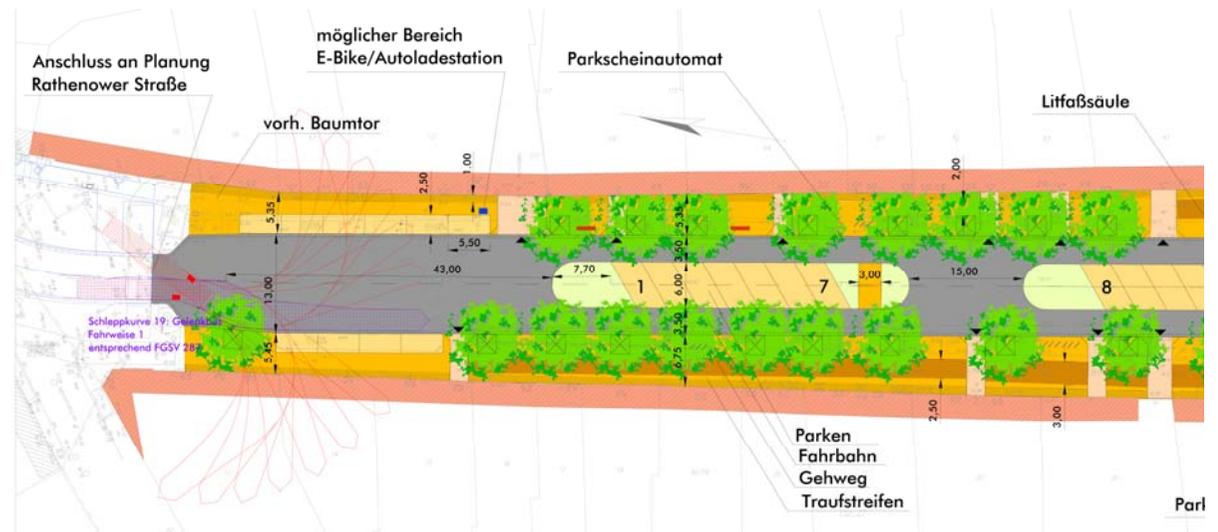
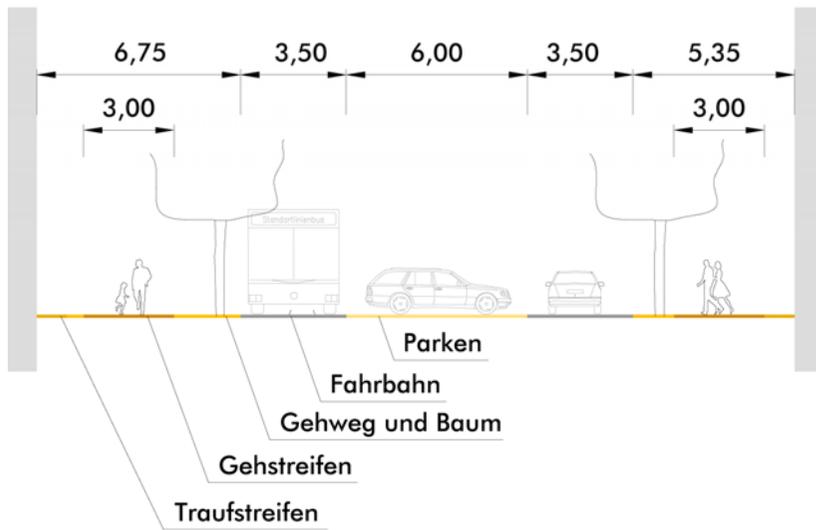
Nachteile

- Geringeres Stellplatzangebot
- Neue Parkordnung: „Einfädeln in den fließenden Verkehr“ erfordert Aufmerksamkeit



Variante 3

Schnitt M 1:250



Neugestaltung Verkehrsanlage Schadewachten - Lageplan Variante 3a



Variante 3

Grundhafter Ausbau

- Planung basiert auf RASt 06 und EAR 05
- Fahrbahn Asphaltdecke im grundhaften Ausbau
- **Straßenbreite wird erweitert auf 13,00m mit Mittelstreifen Breite 6,00m für das Schrägparken mit 60 Grad**
- **Fahrbahnbreiten auf 3,5m erweitert**
- **Stellplätze Länge 6,00m, Breite 3,50m**
- „Parkblöcke“ jeweils 15m auseinander, dadurch Queren der Fahrbahn für Rettungsfahrzeuge möglich
- einzelnen Parkblöcke mit Querungshilfen für Fußgänger (verkehrssicherer Wechsel der Straßenseiten)
- **Anschluss der Fahrbahn an die Rathenower Straße, bzw. im Bereich des Tangermünder Tores, an die vorhandenen Straßenräume**
- Durchfahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h
- 36 Stellplätze in Schrägaufstellung 60 Grad und 10 Stellplätze in Längsaufstellung
- 39 neue Baumstandorte

Gestaltung

- **Ostseite des Gehweges hat eine Ausbaubreite von 7,70m**
- **Westseite des Gehweges im Mittel einen Ausbau von 5,35m**
- **Gehwege sind als Boulevardflächen in der vollen Breite ohne Stellplätze nutzbar**
- Entwässerungsgosse als Natursteinpflasterrinne mit 30cm Breite zwischen Fahrbahn und Parkstreifen
- Gehwegbereich Kleinstein aus Granit, Stendaler Mischung, befestigt mit „Laufband“ von 3,00m Breite aus Betonplatten
- „Gehbahn“ aus Betonplatten 30x30 cm mit Bischofsmütze
- vor den Fassaden Mosaikpflaster aus Granit
- in Teilbereichen kleine Platzflächen mit Bänken und Papierkörben
- Parkscheinautomaten und Litfaßsäulen auf dem Gehweg
- Ladestation für E-Autos/E-Bikes im Bereich vor der Einfahrt EDEKA, optimale technischen Voraussetzungen (wird geprüft)
- oben auf dem Gehweg Sommerlinde, in durchgängig, unterirdischem Vegetationssubstrat (laut Regelwerk verdichtungsfähig)
- Lage entspricht fast dem jetzt noch erkennbaren Baumbestand- Bushaltestellen am Fahrbahnrand



Variante 3

Gestaltung

- Ausbaulänge 36m (Regelwerk für den barrierefreien ÖPNV)
- Leerrohrverkabelung für möglichen Einbau der „digitalen“ Haltestellenbereiche
- Gestaltung der Haltestellen nach Stendaler Gestaltungsprinzip
- Ausstattung mit Fahrradständern und Bänken (mit Stadtrat und der Denkmalpflege für diesen Innenstadtbereich abgestimmt)
- Bänke teilweise etwas „höher“ mit Armlehnen (demografische Wandel)

Vorteile

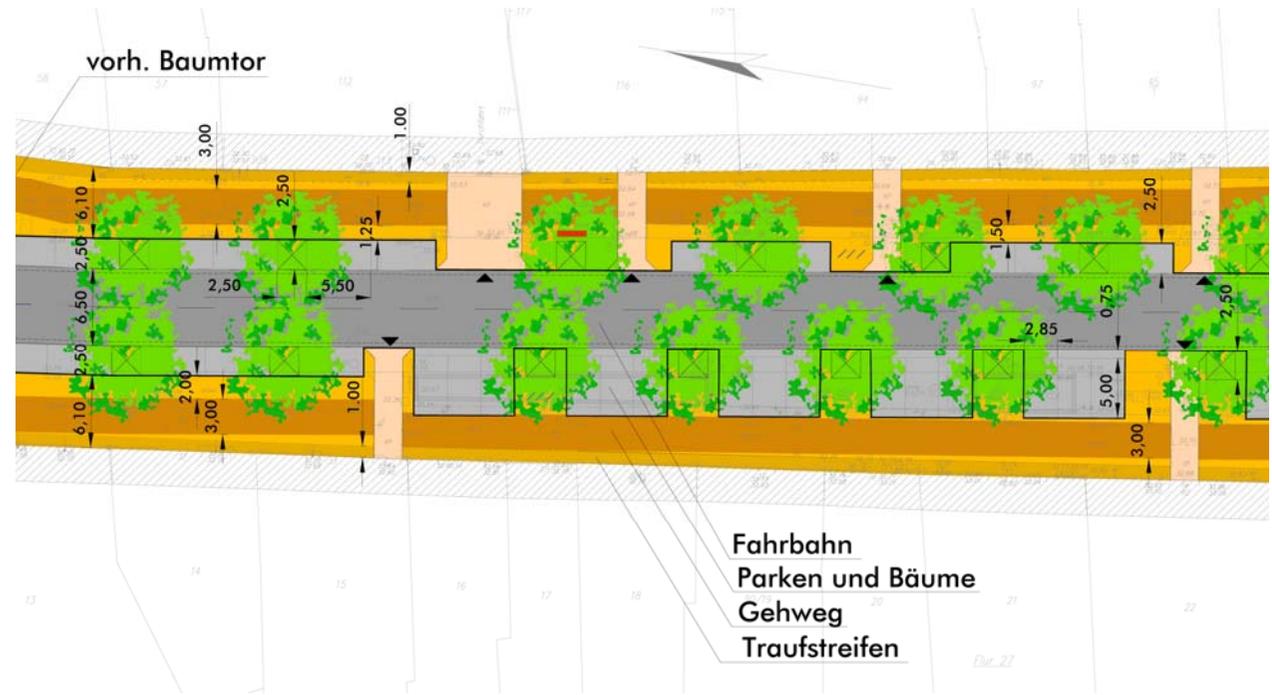
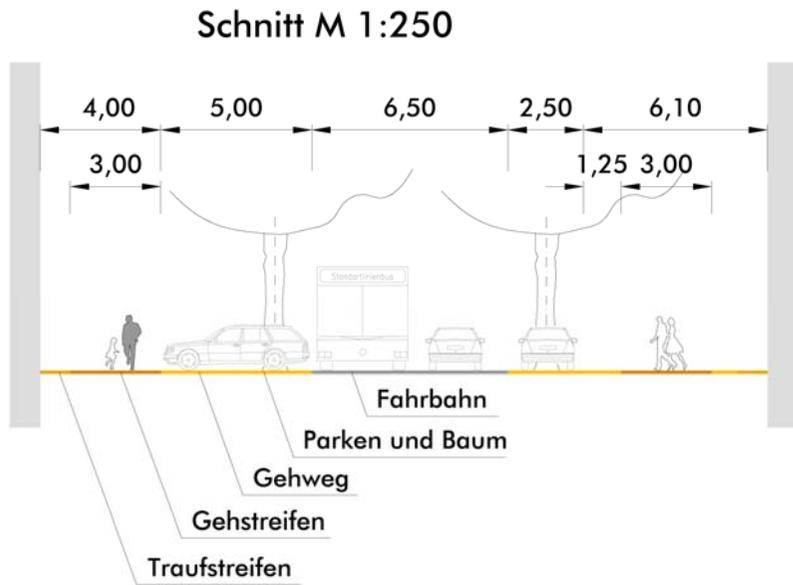
- Gestaltung Schadewachten mit „neuem Gesicht“
- Parken auf der Spur der ehemaligen Pferdebahn
- Optimierung der neuen Baumstandorte, ohne Einschränkung der Sicht auf das Tangermünder Tor
- Bäume auf der alten Achse, somit keine Konflikte zu Leitungslagen
- Leichtes Queren der Fahrbahn durch die neuen Querungsbereiche zwischen den „Parkblöcken“
- Breite neue Flanierboulevards analog der historischen Anmutung
- Möglichkeit für kleine Plätze mit Bänken und Aufenthaltsqualität
- Haltestelle optimal anfahrbar

Nachteile

- Stellplatzangebot geringer als Bestand
- Neue Parkordnung, (im fließenden Verkehr rückwärts einparken und vorwärts ausparken)
- Fahrbahnbreite verändert sich im Übergangsbereich vor der Einfahrt „EDEKA“ von 6,50 m auf 7,00m
- Verkehr fährt direkt an der Bordanlage
- Lieferverkehr kann den Verkehr behindern



Variante 4



Variante 4

Grundhafter Ausbau

- Planung basiert auf RASt 06 und EAR 05
- Fahrbahn Asphaltdecke im grundhaften Ausbau
- **Parken in Längsaufstellung entlang der Fahrbahn und in Senkrechtaufstellung 90 Grad**
- **Stellplätze in Schrägaufstellung, Länge 6,00m und Breite von 2,50m**
- **Straßenbreite 3,25m für eine Fahrspur (6,50m Gesamtbreite)**
- Durchfahrtsgeschwindigkeit 30 km/h
- Ausrichtung der Fahrbahnachse auf die ehemalige Durchfahrt Tangermünder Tor
- 49 Stellplätze in Senkrechtaufstellung und 18 Stellplätze in Längsaufstellung
- 36 neue Baumstandorte

Gestaltung

- Entwässerungsgosse als Natursteinpflasterrinne mit 30cm Breite zwischen Fahrbahn und Parkstreifen
- Gehwegbereich Kleinstein aus Granit, Stendaler Mischung, befestigt mit „Laufband“ von 3,00m Breite aus Betonplatten
- „Gehbahn“ aus Betonplatten 30x30 cm mit Bischofsmütze
- vor den Fassaden Mosaikpflaster aus Granit
- in Teilbereichen kleine Platzflächen mit Bänken und Papierkörben,
- Parkscheinautomaten und Litfaßsäulen auf dem Gehweg
- Ladestation für E-Autos/E-Bikes im Bereich vor der Einfahrt EDEKA, optimale technischen Voraussetzungen (wird geprüft)
- Optimierung Parkplatzangebot durch Nutzung der „kleinen Plätze“ als Stellplätze
- oben auf dem Gehweg Sommerlinde, in durchgängig, unterirdischem Vegetationssubstrat (laut Regelwerk verdichtungsfähig)
- Bushaltestellen am Fahrbahnrand
- Ausbaulänge 36m (Regelwerk für den barrierefreien ÖPNV)
- Leerrohrverkabelung für möglichen Einbau der „digitalen“ Haltestellenbereiche



Variante 4

Gestaltung

- Gestaltung der Haltestellen nach Stendaler Gestaltungsprinzip
- Ausstattung mit Fahrradständern und Bänken (mit Stadtrat und der Denkmalpflege für diesen Innenstadtbereich abgestimmt)
- Bänke teilweise etwas „höher“ mit Armlehnen (demografische Wandel)

Vorteile

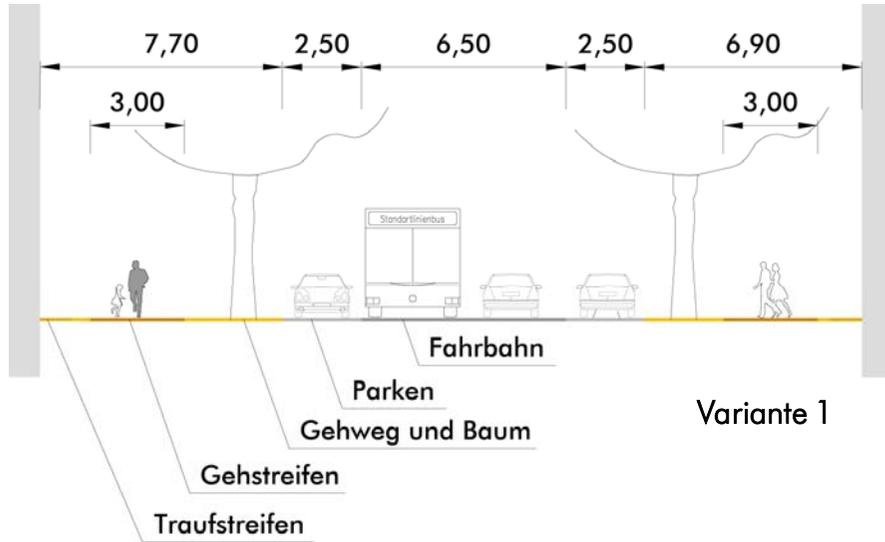
- Gestaltung der Schadewachten mit Senkrechtparkbuchten 90 Grad
- „Neugestaltung“ deutlich erkennbar
- Fast gleiche Anzahl der Parkplätze gegenüber dem Bestand
- Haltestelle optimal anfahrbar

Nachteile

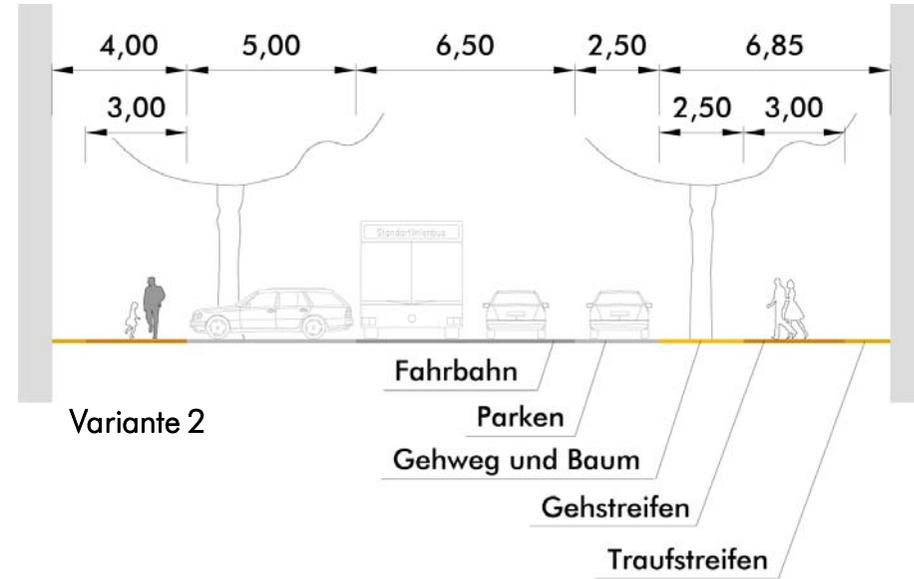
- Neue Parkordnung, („Einfädeln in den fließenden Verkehr“ beim Ausparken)
- Baumachse „vorn“ am Straßenrand verengt die Sicht auf das Tangermünder Tor
- Reduzierung nutzbare Breite des Gehweges durch Überhangstreifen
- Boulevardcharakter geht verloren
- Erhöhtes Gefahrenpotential durch Beschädigung bei den Überhangbereichen



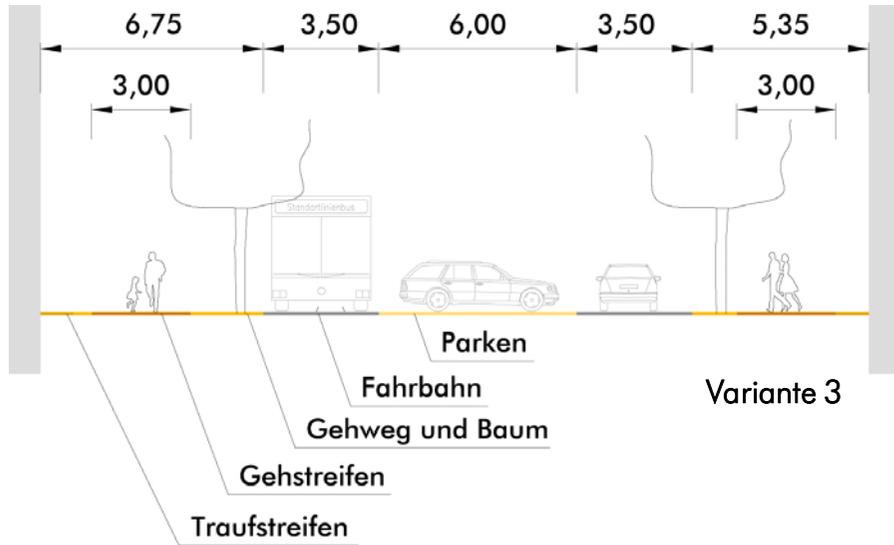
Variante 1 bis 4



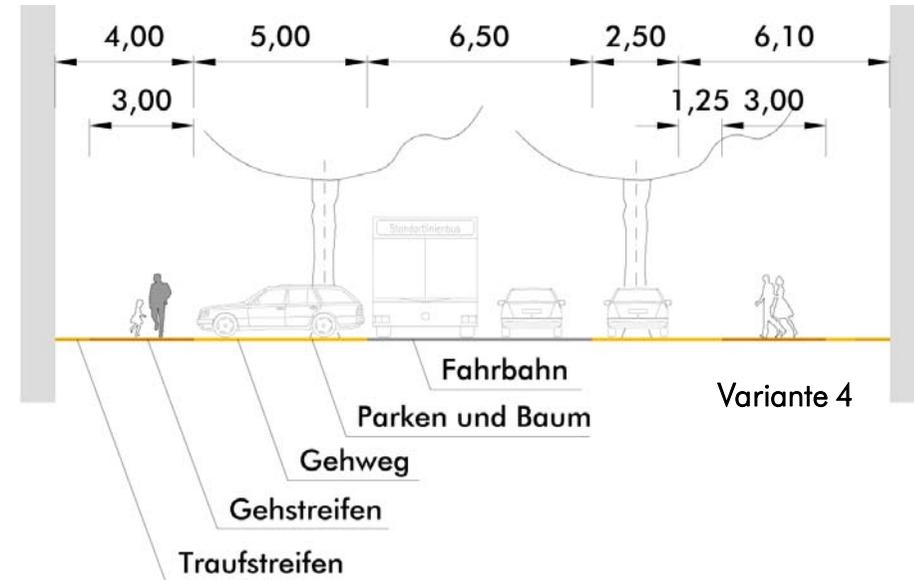
Variante 1



Variante 2



Variante 3



Variante 4



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!



AUFTRAGGEBER
Hansestadt Stendal/Markt 1/39576 Hansestadt/Stendal



AUFTRAGNEHMER
IHR FREIRAUMPLANER
Beratung Planung Bauleitung Steuerung
Maxim-Gorki-Straße 16 39108 Magdeburg