

Hansestadt Stendal		Vorlage	Datum:	20.11.2018
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachenummer: VI/887/2	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:				
TOP:	Variantenbeschluss Schadewachten			
Auswirkungen auf die Ortschaften der Hansestadt Stendal:				
Belange der Ortschaften werden berührt.			<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Die betroffenen Ortschaftsräte werden angehört.			<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Das Zweitbeschlussverlangen kann geltend gemacht werden.			<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein

Beratungsfolge:		Beratungsergebnis:		
Stadtrat	am:	03.12.2018		

Finanzielle Auswirkungen:						
Finanzierung	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtbetrag:	2.847.000,00	Euro	<input type="checkbox"/>	nein
Wenn ja		Produktkonto	Betrag			
Produktkonto (Ermächtigung)				Euro		
<input type="checkbox"/>	Ergebnisplan					
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Minderaufwendungen			Euro	
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Mindererträge			Euro	
<input type="checkbox"/>	Finanzplan 2019/2020		511204.096295	1.129.500,00		
<input type="checkbox"/>			511206.096295	1.717.500,00		
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Minderausgaben			Euro	
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Mindereinnahmen			Euro	
Folgekosten: <input checked="" type="checkbox"/> Abschreibungen im Rahmen der Gesamtmaßnahme						
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtbetrag		Euro		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> jährlich	Betrag		Euro	ab Jahr	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> einmalig	Betrag		Euro	im Jahr	
Sichtvermerk der Kämmerin:						

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt zur Um- und Neugestaltung der Straße „Schadewachten“ als Grundlage für die weitere Planung die Variante 1 (Parken längs zur Fahrbahn) unter Berücksichtigung eines beidseitig anzuordnenden Radfahrerschutzstreifens.

Dementsprechend ist der in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 07.11.2018 diskutierte Verzicht auf Anordnung/Ausweisung von Stellplätzen im Verkehrsflächenraum nicht weiter zu verfolgen.

Gleiches gilt für den ebenfalls unterbreiteten Vorschlag zur Gestaltung als ungegliederten Verkehrsraum (Shared Space-Prinzip) sowie zur Umgestaltung als Einbahnstraße.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die weitere Planung der Variante 1 mit den vorgenannten Vorgaben bis hin zur Ausführungsplanung zu veranlassen.

Begründung:

In Vorbereitung der Planung zur Maßnahme „Um- und Neugestaltung der Straße Schadowwachen“ wurden verschiedene Varianten ämterübergreifend diskutiert und deren Vor- und Nachteile besprochen. Ziel der Um- und Neugestaltung ist es, der Straße „Schadowwachen“ wieder den historischen Pracht/ Boulevardcharakter zu geben im Einklang mit den heutigen Nutzungsansprüchen an Wohnen, Aufenthaltsqualität und Straßenverkehr.

Im Zuge der Vorplanung wurden 4 Varianten entwickelt und zeichnerisch dargestellt. Auf der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 25.04.2018 wurden die Varianten ausführlich vorgestellt und deren Vorteile und Nachteile erläutert. Die Unterlagen wurden den Ausschussmitgliedern zur Ansicht und Beurteilung übergeben.

In drei der vorgestellten Varianten wurde die derzeitige Aufteilung des Verkehrsraumes (Gehweg, ruhender Verkehr, Fahrbahn, ruhender Verkehr, Gehweg) aufgenommen. Die Varianten unterscheiden sich in der räumlichen Anordnung des ruhenden Verkehrs und daraus resultierend in der Großzügigkeit der Aufenthaltsbereiche und der Anordnung der Baumstandorte.

In Anbetracht der ablehnenden Haltung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 07.11.2018 zu der von der Verwaltung vorgeschlagenen Variante 3 (parken mittig der Fahrbahn) und der weiterführenden Diskussion in der Hauptausschusssitzung am 19.11.2018 wurde im überwiegenden Maße seitens der Vertreter des Stadtrates zum Ausdruck gebracht, dass für die weitere Betrachtung eher die Variante 1 zu präferieren sei.

An die Variante 1 wird die Anforderung geknüpft, dass im Verkehrsraum sogenannte Radfahrerschutzstreifen beidseitig zu berücksichtigen sind.

Ein in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 07.11.2018 zudem diskutierter Verzicht auf die **Ausweisung/Anordnung von straßenbezogenen Stellplätzen** wird aus Sicht der Verwaltung nicht befürwortet.

Zum Einen sind in der Straße „Schadowwachen“ Institutionen /Einrichtungen wie z. Bsp. das Musikforum Katharine, Altmärkisches Museum und die AOK - Versicherung ansässig, die zumindest in einem bestimmten Umfang öffentliche Stellplätze im direktem Nahbereich bedingen.

Zum Anderen auch unter dem Aspekt des demographischen Wandels genießt die Verfügbarkeit von Stellplätzen im Nahbereich eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Gleiches gilt für die Entwicklung der Bebauung in der Straße „Schadowwachen“.

Gerade in den letzten Jahren hat auch durch die Unterstützung der Hansestadt die Sanierung der vorhandenen historischen Gebäudesubstanz eine positive Entwicklung eingenommen. Gebäude befinden sich in der Sanierung bzw. die Durchführung steht bevor.

Bei Wegfall der Stellplätze besteht die Gefahr, dass diese positive Entwicklung Schaden nehmen könnte, weil in diesem Straßenzug nicht alle Gebäudegrundstücke über eigene Stellplätze verfügen.

Das **Shared Space Gestaltungsprinzip**, bei dem im Wesentlichen auf eine ungegliederte Raumgestaltung abgestellt wird, findet in ersten Linie bei der Gestaltung von Platzräumen, die von einer Verkehrsfläche berührt bzw. gekreuzt

werden, Anwendung.

Wichtige verkehrliche Voraussetzung ist unter anderem ein hohes Aufkommen im nicht motorisiertem Verkehr. Dementsprechend sollte die Passantendichte (verweilender Fußgänger und Radfahrer je 1000 m² Straßenraum) größer als 100 und die Zahl der Querungen pro Stunde ebenfalls größer als 100 sein. Diese Leitangaben treffen bei der Straße“ Schadewachten“ nicht zu.

Zudem besteht die Empfehlung, dass die Länge des Verkehrsraumes ein Maß von 100-200 Meter für Fahrzeugführer nicht überschreiten sollte, weil ,wie wissenschaftlich erwiesen, ab dieser Strecke bei den Verkehrsteilnehmern die gebotene Beobachtungsintensität bei wieder abnimmt.

Ferner wird eine ungegliederte Gestaltung auch aus denkmalpflegerischen Gründen abgelehnt. Damit würde bezogen auf die Breite des Verkehrsflächenraumes der historische Bezug nicht mehr zu erkennen sein (siehe Stellungnahme UDSB).

Gleiches trifft auch auf eine Umgestaltung zu einer **Einbahnstraße** zu. Eine entsprechende Verkehrsflächenreduzierung würde eine unverhältnismäßige Flächenwirkung von Verkehrsfläche zu Nebenflächen nach sich ziehen. Das sich daraus ergebene Flächenverhältnis stünde in nicht mehr im Bezug zum historisch überlieferten Straßenraum. Insofern wird ein derartige Gestaltung Sicht der Denkmalpflege kritisch betrachtet.

Ferner wären bei dieser Gestaltung die brandschutztechnischen Vorgaben kaum zu wahren. Danach darf zum Anleitern der Abstand der unbefahrbaren Nebenanlagen (Bürgersteigsbereich) nicht mehr als 9,00 m (gemessen zur Häuserfront) betragen.

Nach Aussage der Landkreises ist die Einbahnstraßenlösung als sehr kritisch zu betrachten. Eine beidseitige Andienung wäre sodann nicht mehr möglich. Die Stellungnahme des Landkreises als zuständige Behörde für den ÖPNV liegt auf Grund der kurzen Zeitvorgabe noch nicht vor. Die Stellungnahme wird als Tischvorlage nachgereicht.

Die beidseitige Buslinienführung ist sehr wichtig um eine gute Anbindung des betreffenden Stadtgebietes bzw. des Zentrums für die Bürger zu gewährleisten. Gerade aufgrund des demografischen Wandels und der übergreifenden allgemeinen verkehrlichen Entwicklungsziele ist ein fortwährender Ausbau des ÖPNV und damit verbunden eine gute Netzgestaltung von hoher Bedeutung. Die Umgestaltung zu einer Einbahnstraße würde dem zuwiderlaufen.

Die Planung für die **Variante 1** erfolgt nach der RAST 06. Die Ausbaulänge beträgt ca. 340 m. Es ist eine 6,50 m breite Fahrspur aus Asphalt vorgesehen. Zusätzlich wird ein Radfahrerschutzstreifen beidseitig angeordnet.

Die Fahrbahnachse wird auf das Tangermünder Tor ausgerichtet (Forderung der unteren Denkmalbehörde). Es werden vorbehaltlich der vertiefenden Planung 64 Stellplätze in Längsaufstellung (2,50 m x 6,00 m) geschaffen. Die Gehwege mit Nebenanlage werden im Mittel zwischen 6,90 m und 7,70 m breit sein.

Die Gehwegbereiche sollen mit einem 3,00m breiten Laufband (Betonplatten 0,30 x 0,30 m mit Bischofsmützen) und Kleinpflaster angelegt werden. Die Randbereiche zu den Hausfronten werden mit Mosaikpflaster in gebundener Bauweise befestigt. Es sind 35 Bäume geplant.

Die zwei vorhandenen Bushaltestellen werden als Kapphaltestellen (Behindertengerecht) mit einer Ausbaulänge von 36 m nach Regelwerk ausgebaut.

Bei dieser Variante wird an der jetzige Aufteilung des Verkehrsraumes festgehalten.

Die Kostenschätzung wurde auf Grund der derzeit hohen Kostenentwicklung aktualisiert.

Demnach werden für den Straßenbau und Nebenanlagen sowie für den Regenwasserkanal, Planung und Archäologie und weiterer Nebenleistungen (Vermessung u. Beweissicherung) rd. 2.800.000,00 € veranschlagt. Eine nähere Untersetzung ist erst nach der vertiefenden weiteren Planung möglich.

Die Finanzmittelplanung setzt sich zusammen aus:

- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren	1.717.500,00 €
- Städtebaulicher Denkmalschutz	<u>1.129.500,00 €</u>
	<u>2.847.000,00 €</u>

Bei einem grundhaften Ausbau - Neubau müssen in erster Linie die Gesetze des Brandschutzes, Naturschutzes (vorh. Allee fällen, Neupflanzung - Erhalten der Allee), Denkmalschutz abgehandelt werden. Erst dann kommt alles andere.

Belange der Feuerwehr sind die Aufstellung eines Hubrettungswagens, dieser muss rechtwinklig zu Außenwänden in einem Abstand von max. 9,00 m stehen. Bei der ins Detail gehenden Planung wird dieser Punkt berücksichtigt. Die Flächenanpassung wird in der weiteren Planung entsprechend vorgenommen.

Die Anlage der neuen Allee wird mit der Naturschutzbehörde vom Landkreis bei der weiteren Planung abgestimmt.

Klaus Schmotz
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis:

1. Lageplan Vorplanung Variante 1
2. Stellungnahme untere Denkmalbehörde (UDSB)
3. Stellungnahme vom LK ÖPNV - wird nachgereicht