

Hansestadt Stendal		Mitteilungsvorlage	Datum:	14.04.2020
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachenummer: VII/0211	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:				
TOP:	Grundhafter Ausbau der Winkelmannstraße			
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

Beratungsfolge:		Beratungsergebnis:		
Ausschuss für Stadtentwicklung	am:	17.06.2020	Ausschuss für Stadtentwicklung	

Finanzielle Auswirkungen:						
Finanzierung	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtbetrag:	1.285.000,00 €	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					
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Minderausgaben			Euro	
<input type="checkbox"/>	Mehr-,	Mindereinnahmen			Euro	
Folgekosten:						
<input type="checkbox"/>	nein					
<input type="checkbox"/>	ja	Gesamtbetrag		Euro		
<input type="checkbox"/>	jährlich	Betrag		Euro	ab Jahr	
<input type="checkbox"/>	einmalig	Betrag		Euro	im Jahr	
Sichtvermerk der Kämmerin:						

Projektbeschreibung

1. Aktueller Bestand

Die Winkelmannstraße liegt im nord-östlichen Teil des Erhaltungssatzungsgebietes „Altstadt und Bahnhofsvorstadt“ sowie im Sanierungssatzungsgebiet „Altstadt“. Sie verbindet auf einer Länge von ca.300 m die Straße „Altes Dorf“ mit der Petrikirchstraße und nimmt auch die Verkehre aus der Rohrstraße und vom Petrikirchhof auf.

Nach Recherche, lässt sich die Herstellung der Straße in der derzeitigen Bauweise nur bedingt datieren. Es gibt Dokumente (Kostenangebote) von 1940, die ein Auswechseln des Großpflasters mit Kleinpflaster belegen. In welchem Jahr die Ver- und Entsorgungsleistungen verlegt wurden, kann nicht mehr nachvollzogen werden. Die Straßenoberfläche die Nebenanlagen und die Regenwasserkanalisation sind in einem maroden Zustand.

Mit der Umsetzung des Projektes werden der grundhafte Straßenausbau, der Neubau der Regenwasserkanalisation einschl. der Hausanschlüsse und der Neubau der Beleuchtungsanlage vollzogen.

An der Maßnahme werden sich auch die Ver- und Entsorgungsunternehmen der Stadt (SWS, AGS) mit ihren jeweiligen Medien beteiligen werden.

Ziel ist ein Ausbau der Straße, wonach den Anforderungen an ein zeitgemäßes Verkehrsnetz entsprochen werden soll und gleichzeitig die Belangen des städtebaulichen Denkmalschutzes Berücksichtigung finden sollen.

Vorhandene Befestigung

Die vorhandene Fahrbahn besteht aus Natursteinkleinpflaster mit Natursteinborden. Gehwege und Zufahrten sind mit Belegen jeglicher Art befestigt. Die Fahrbahnbreite variiert zwischen 9,00 m und 6,50 m, bei den Gehwegen wechseln die Breiten zwischen ca. 2,75 m bis 1,50 m. Und auch das Lichtraumprofil weicht stark voneinander ab, zwischen 14,00 m und 9,50 m.

Das Parken ist im Bestand auf beiden Seiten der Fahrbahn bis zum Winckelmannmuseum möglich, danach nur noch einseitig bis zur Petrikirchstraße. Da keine Parkstände markiert sind, werden die Flächen im Rahmen des Möglichen von den Anliegern genutzt. Nimmt man die Anzahl der Parkstände nach Regellaß auf, ergeben sich in Summe 38 Stellplätze für PKW, einschließlich zwei Behindertenstellplätze und ein Stellplatz für Reisebusse (Besucher Winckelmannmuseum).

Regenwasserableitung

Die Nebenanlagen entwässern zur Fahrbahn, die Dachentwässerung der angrenzenden Bebauung ist teilweise an den in der Straße vorhandenen Kanal angeschlossen. Einzelne Gebäude entwässern noch über den Gehweg auf die Straße. Auf Grund der Unebenheiten in der Fahrbahn bilden sich punktuell große Pfützen, die über einen längeren Zeitraum erhalten bleiben.

Beleuchtung

Die vorhandene Beleuchtung im Planungsgebiet erfüllt nicht mehr die photometrischen und technischen Mindestparameter der anerkannten Regeln der Technik. Weiterhin wird es immer schwieriger die Funktionstüchtigkeit der Anlage aufrecht zu erhalten, da Ersatzteile nicht mehr zu generieren sind.

2. Planung

Dem Planungsbüro wurde die Aufgabe gestellt in der Vorplanung 3 Varianten zu betrachten.

	<u>Variante I</u>	<u>Variante II</u>	<u>Variante III</u>
Fahrbahnbreite	5,55 m	5,55m / 4,75 m	4,75m
Anzahl der Fahrstreifen	2	2	2
Begegnungsfall	LKW /PKW	LKW /PKW-PKW/PKW	PKW/PKW
Parkplätze	34	11	36
Radweg	nein	ja (2 m Breite)	nein

Variante I

Der Straßenraum wird neu gegliedert, zu Gunsten des fließenden und ruhenden Verkehrs und zu Lasten der Nebenanlagen. Mit einer Fahrbahnbreite von 5,55 m und der Anlage von Parkbuchten ist der Begegnungsfall PKW /LKW uneingeschränkt möglich. Der Gehweg ist

an seiner engsten Stelle, im Abschnitt der Anbindung der Rohrstraße, ca. 1,70 m breit von der Gebäudekante bis Bordstein. Die Anlage eines separaten Radweges ist nicht möglich bzw. in einer Tempo – 30 – Zone nicht zulässig. Der Radverkehr muss auf der Straße erfolgen, was auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung "Zone 30 " durch die StVO gedeckt ist.

Variante II

In dieser planerischen Betrachtung wurde der Radverkehr in den Vordergrund gerückt. Der Radverkehr wird auf einem Weg der in beide Richtungen befahrbar ist. Daraus resultieren unterschiedliche Fahrbahnbreiten und Einschränkungen für den LKW-Verkehr. Von der Straße Altes Dorf bis zur letzten Einmündung Petrikirchhof ist die Fahrbahn 5,55 m breit. Der anschließende Teil bis zur Petrikirchstraße beschränkt sich dann auf eine Breite von 4,75 m, so dass nur noch der Begegnungsfall PKW / PKW möglich ist. Der an den Radweg grenzende Gehweg ist punktuell noch 1,00m breit, auf der gegenüber liegenden Seite variiert die Breite des Gehweges. Nachteilig wirkt sich diese Variante auf den ruhenden Verkehr aus, die Anzahl der Parkstände reduziert sich auf 11 Stück.

Variante III

In dieser Variante wird die Fahrbahnbreite durchgängig auf 4,75 m festgelegt, dem Begegnungsfall PKW / PKW. Die gewonnene Fläche wird den Nebenanlagen zugeordnet. Der Gehweg kann so größer gestaltet werden als in den beiden vorangegangenen Varianten. Auch die Anzahl der Parkstände kann auf 36 Stück erhöht werden. Der Radverkehr erfolgt auf der Fahrbahn, wie in der 1. Variante.

Radverkehr

Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzeptes der Hansestadt Stendal wurde die Winkelmannstraße bezüglich ihrer Bedeutung im Radverkehr betrachtet.

In der Winkelmannstraße wurden in der derzeitigen Verkehrsführung keine Defizite festgestellt. Für den Radverkehr gilt: Die Winkelmannstraße ist keine Hauptachse des Radverkehrs in der Altstadt (vgl. S. 54 Altstadtkonzept). Die generelle Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist nach den deutschlandweit gültigen Regelwerken der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde empfohlen. Neben den Kfz-Verkehrsaufkommen sind bei der Wahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr auch die Schwerverkehrsanteile, die Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie die topographischen Rahmenbedingungen zu beachten. Das Konzept schlägt daher für die Winkelmannstr ein Mischverkehr Auto/Rad auf der Straße vor. (vgl. Altstadtkonzept S. 52-55).

An der Erarbeitung des Konzeptes sind außer der Verwaltung und dem Planungsbüro die Polizei, der ADFC und Mitglieder des Stadtrates beteiligt.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde der ADFC nochmals angeschrieben und um Stellungnahme zu den Planungsvarianten gebeten.

Mit dem Schreiben vom 24.04.2020 gab der ADFC seine Stellungnahme zur Planung ab. Durch das Bauamt wurde zu den aufgeführten Punkten umfangreich Stellung genommen. Die Stellungnahme des ADFC und des Bauamtes wurde den Stadträten am 03.05.2020 übermittelt.

Zwischen dem ADFC und dem Bauamt besteht Einigkeit in der Beurteilung der fraglichen Notwendigkeit der Anordnung eines Radweges. Laut StVO ist die Anordnung eines Radweges auf Grund der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo – 30- Straßen nicht zulässig.

3. Gestaltung

Die Winckelmannstraße bleibt auch zukünftig, unabhängig von der Straßenbreite mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung, einer Zone 30 belegt.

Entsprechend ihrer Funktion und der zu erwartenden Verkehrsbelastung wird die Straße der Belastungsklasse 1,0 (RStO 12) zugeordnet.

Die Fahrbahn erhält ein Dachprofil mit 3,0 % Querneigung und bei Längsneigung < 0,4 % wird eine Pendelrinne erforderlich. Bordauftrittshöhen werden mit 10 cm zum Gehweg festgelegt und 3 cm zwischen Fahrbahn und Parkflächen.

Zwangspunkte für die Linienführung sind die vorhandenen Anbindungen an den Bestand.

Der Straßenaufbau erfolgt entsprechend den Vorgaben der RStO, daraus ergibt sich ein frostsicherer Aufbau von 65 cm für die Fahrbahn.

Das Material der Verkehrsflächen passt sich an bereits in dem Quartier gestaltete Straßen an.

Fahrbahn:	Kleinpflaster Granit (9/11)
Parkbuchten:	Großpflaster (im Mittel 14 cm/10))
Grundstückszufahrten:	Kleinpflaster Granit (8/10)
Gehweg:	Plattenbelag / Kleinpflaster /Mosaikpflaster

Für die Barrierefreiheit bei der Straßenquerung ist in Höhe Anbindung Rohrstraße eine Pflasterung mit taktilen Elementen geplant.

In der Stellungnahme des ADFC wurde eingehend auf eine Änderung der Aufteilung des Straßenraumes verwiesen, Insbesondere auf die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Die Planung wurde dahingehend nochmals überarbeitet (Variante 4 und 5).

In den Varianten 4 und 5 wurden die bereits vorgestellten Varianten 1 und 3 zusammengelegt. Von der Straße Altes Dorf bis zur Einmündung der Rohrstraße bleibt die Fahrbahn in einer Breite von 5,55m. Von der Rohrstraße bis zur 2. Einmündung Petrikirchhof wird die Straße 6,50m breit (Variante 4) bzw. 6,10m breit (Variante 5). Danach wird die Straße auf 4,75m bis zur Petrikirchstraße zu Gunsten der Nebenanlagen eingeeengt. Im Begegnungsfall LKW / PkW ist ein Ausweichen auf die Zufahrten oder nicht belegte Stellflächen erforderlich.

Der Unterschied zwischen den beiden Varianten ist rein optisch und betrifft die Einmündung der Rohrstraße. In Variante 4 ist die Achse der Borde in einer Flucht und wird dann verzogen um die 4,75m Straßenbreite zu erreichen, dadurch entsteht ein leichter Winkel. Bei der Variante 5 ist ein Versatz in der Flucht der Borde, so dass nur noch eine geringfügige Abweichung in der Flucht der Borde zu erkennen ist. Fahrdynamisch haben die Unterschiede keine Auswirkungen.

Die Anzahl der Parkstände ist bei den Varianten 4 und 5 identisch. 34 Stellplätze können hergestellt werden.

4. Entwässerung

Die Entwässerung der öffentlichen Verkehrsfläche soll über den neu zu errichtenden RW-Kanal in das bestehende Ortsnetz erfolgen. Die Vorflut ist hier der RW Kanal Altes Dorf und

der Regenwasserkanal in der Petrikirchstraße.
Anliegergrundstücke können auf Antrag mit der Entwässerung an den Kanal angeschlossen werden. Die Versickerung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück ist mit Nachweis gegenüber dem Bauamt möglich.

5. Beleuchtung

Die Planung sieht eine Neuerrichtung der Beleuchtungsanlage vor. Es sollen die allgemein im Stadtgebiet verwendeten Mastleuchten vom Leuchtentyp Clara III LED auf Systemmasten mit einseitiger Ausladung und Modulen für eine Leistungsreduzierung zum Einsatz kommen. Die Lichtmasthöhen betragen 4,50 m. Die genaue Positionierung der Leuchtenstandorte kann erst mit der Festlegung zur Ausführungsvariante getroffen werden.

Im Zuge der elektrotechnischen Arbeiten wird zumindest auch eine Leerverrohrung für den späteren Glasfaserausbau mit verlegt. Ob eine direkte Neuverlegung im Zuge der geplanten Gesamtmaßnahme mit umzusetzen sein wird, obliegt dem zuständigen Versorger. Die Verwaltung wird sich zumindest dafür einsetzen.

6. Finanzierung

Kostenschätzung

	Variante I	Variante II	Variante III
Baustelleneinrichtung:	78.000 €	78.000 €	78.000 €
Straßenbau:	825.000 €	790.000 €	810.000 €
Regenwasserkanal:	173.000 €	173.000 €	173.000 €
Beleuchtung:	61.000 €	61.000 €	61.000 €
Gesamtsumme:	ca. 1.137.000 €	1.102.000 €	1.122.000 €

Sonstige Leistungen
(Ingenieur, Vermess., Baugrund) **ca. 148.000,00 €**

Voraussichtliche Gesamtkosten ca. 1.285.000,00 € bei Variante I

Zur Finanzierung der Baumaßnahme sind 1.605.000 € bewilligte Mittel im Programm Stadtumbau Ost, Programmbereich Aufwertung „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“ sowie 100.000 € im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz „Altstadtkern“, insgesamt somit 1.705.000 € eingeplant. Ob die vorerst geschätzten Kosten einzuhalten sein werden, bleibt abzuwarten bzw. wird sich letztendlich im Ergebnis des zu vollziehenden Ausschreibungsverfahrens ergeben.

Die Kosten für die Varianten 4 und 5 weichen nur unwesentlich von den bereits ermittelten Zahlen ab.

7. Stellungnahme Bauamt

Auf Anregung des ADFC wurde die Vorplanung überarbeitet. Die geänderte Planung (Variante 4 und Variante 5) stellen aus Sicht des Bauamtes das Mögliche an Anpassungen der Flächen, bezogen auf die verschiedenen Nutzungsansprüche dar. Wie bereits in dem Antwortschreiben an den ADFC formuliert, soll das Hauptziel der Planung die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander Berücksichtigung finden und nicht die Ziele einzelner Gruppen.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist aus Sicht des Bauamtes der Variante I der Vorzug zu geben. In der Straße muss durchgängig der Begegnungsfall LKW / PKW gewährleistet sein, schon um Problemen mit den Entsorgern vorzubeugen. Der Parkdruck in dieser Straße ist sehr hoch und es gibt keine Ausweichmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung. Da die Geschwindigkeitsbeschränkung eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn erlaubt und es kein erhöhtes Aufkommen an Radfahrern durch Schulen und Einzelhandel gibt, besteht auch im Einklang mit dem in Aufstellung befindlichen innerstädtischen Verkehrskonzept nicht das Erfordernis zur Anlage eines beiderseitig anzuordnenden separaten Radweges. Unabhängig davon sind, wie bereits dargelegt, Radwege innerhalb von Tempo – 30 – Zonen zulässig. Auch der Gehweg ist in dieser Variante als ausreichend zu erachten auf Grund der vorgenannten Argumente.

Alternativ kann die Variante 5 vorgeschlagen werden, da durch den leichten Versatz wird optisch auf eine Veränderung des Straßenraumes hingewiesen wird.

Bauamt, SG Tiefbau

Stendal, den 03.06.2020

Klaus Schmotz
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis:

Übersichtsplan
Lageplan Variante I
Lageplan Variante II
Lageplan Variante III
Lageplan Variante IV
Lageplan Variante V