

<b>Hansestadt Stendal</b>		<b>Mitteilungsvorlage</b>	Datum:	14.04.2020
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachenummer: <b>VII/0211</b>	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:				
<b>TOP:</b>	Grundhafter Ausbau der Winckelmannstraße			
<b>Auswirkungen auf die Ortschaften der Hansestadt Stendal:</b>				
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

<b>Beratungsfolge:</b>		<b>Beratungsergebnis:</b>		
Ausschuss für Stadtentwicklung	am:	16.04.2020		

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>						
Finanzierung	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtbetrag:	1.285.000,00 €	Euro	<input type="checkbox"/>	nein
Wenn ja		Produktkonto	Betrag			
Produktkonto (Ermächtigung)				Euro		
Ergebnisplan						
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Minderaufwendungen			Euro	
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Mindererträge			Euro	
Finanzplan						
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Minderausgaben			Euro	
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Mindereinnahmen			Euro	
Folgekosten: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" 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 Winckelmannstraße 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.

#### *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. 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.

### **3. Gestaltung**

Die Winkelmannstraße 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.

### **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 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 €
<b>Gesamtsumme:</b>	<b>ca. 1.137.000 €</b>	<b>1.102.000 €</b>	<b>1.122.000 €</b>

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.

## 7. Stellungnahme Bauamt

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 Alternativen. Da die Geschwindigkeitsbeschränkung eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn erlaubt und es kein erhöhtes Aufkommen an Radfahrern durch Schulen und Einzelhandel gibt, besteht nicht das Erfordernis nach einem separaten Radweg. Auch der Gehweg ist in dieser Variante als ausreichend zu erachten auf Grund der vorgenannten Argumente.

Klaus Schmotz  
Oberbürgermeister

### Anlagenverzeichnis:

Übersichtsplan  
Lageplan Variante I  
Lageplan Variante II  
Lageplan Variante III

