

Hansestadt Stendal		Vorlage	Datum:	04.11.2020
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachennummer:	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:		VII/0262/2		
TOP:	Grundhafter Ausbau der Winckelmannstraße			
Auswirkungen auf die Ortschaften der Hansestadt Stendal:				
Belange der Ortschaften werden berührt.			☐ ja	☒ nein
Die betroffenen Ortschaftsräte werden angehört.			☐ ja	☒ nein

Beratungsfolge:		Beratungsergebnis:	
Ausschuss für Stadtentwicklung	am:	18.11.2020	

Finanzielle Auswirkungen:							
Finanzierung	☒	ja	Gesamtbetrag:	1.285.000,00	Euro	☐	nein
Wenn ja			Produktkonto	Betrag			
Produktkonto (Ermächtigung)					Euro		
Ergebnisplan							
	Mehr-,	Minderaufwendungen			Euro		
	Mehr-,	Mindererträge			Euro		
☒	Finanzplan vollständig abgesichert				Euro		
	Mehr-,	Minderausgaben			Euro		
	Mehr-,	Mindereinnahmen			Euro		
Folgekosten: ☒ Die Abschreibung erfolgt im Rahmen der Gesamtmaßnahme.							
	☐	ja	Gesamtbetrag		Euro		
	☐	jährlich	Betrag		Euro	ab Jahr	
	☐	einmalig	Betrag		Euro	im Jahr	
Sichtvermerk der Kämmerin:							

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt, die Maßnahme „Grundhafter Ausbau der Winckelmannstraße“ auf Grundlage der Vorentwurfsplanungsvariante **1 (Anlage 2)** umzusetzen. Die Vorentwurfsplanung gilt gleichzeitig als Bauprogramm.

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die weitere Planung bis hin zur Realisierung zu veranlassen.

Begründung:

1 Darstellungen zum Bestand

1.1 Lage, Alter, Maßnahmenzielstellung

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.

Die Winckelmannstraße ist in der **innerstädtischen Tempo-30-Zone** gelegen.

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.

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

1.2 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 aus Richtung „Altes Dorf“ gesehen auf beiden Seiten der Fahrbahn bis in Höhe des Winckelmann-Museums 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 Regemaß auf, ergeben sich in Summe 38 Stellplätze für PKW, einschließlich zwei Behindertenstellplätze und ein Stellplatz für Reisebusse (Besucher Winckelmann-Museum).

1.3 Regenwasserableitung

Die Nebenanlagen entwässern zur Fahrbahn, die Dachentwässerung der angrenzenden Bebauung ist teilweise an den in der Straße vorhandenen Regenwasserkanal 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. Der Kanal weist erhebliche Schäden auf. Demzufolge ist eine Erneuerung geboten.

1.4 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. Zudem entspricht die Anlage nicht mehr den aktuellen energetischen Ansprüchen.

2. Planung

Dem Planungsbüro wurde die Aufgabe gestellt, in der Vorplanung mehrere Varianten zu betrachten. Im Ausschuss für Stadtentwicklung am 16.04.2020 wurden in einer Mitteilungsvorlage 3 Varianten vorgestellt. Im Ergebnis der stattgefundenen Diskussion wurden 2 weitere Varianten erarbeitet und dem ASE am 17.06.2020 als Mitteilungsvorlage vorgestellt. Darauf abstellend wurde die Verwaltung auf Grundlage eines

Antragsbeschlusses nochmals beauftragt, die Planung der Straße zu überarbeiten. Danach sollte weitere planerische Betrachtung vorgenommen werden, die die Gestaltung der Winkelmannstraße als Einbahnstraße (Variante 6) beinhalten sollte.

Mit Beschluss vom 28.09.2020 hatte der Stadtrat auf Antrag der AFD-Fraktion entgegen der von der Verwaltung zur Beschlussfassung vorgelegten Variante 1 die Variante 6 beschlossen. Dem zu diesem Beschluss von der Verwaltung erhobenen Widerspruch hat der Stadtrat in der Sitzung am 02.11.2020 zugestimmt. Insofern ist die Variante 6 nicht mehr Bestandteil dieser Vorlage.

In der vorliegenden Beschlussvorlage beschränkt sich die Verwaltung auf die Varianten 1 und 5.

	Variante 1	Variante 5
Fahrbahnbreite	5,55 m	5,55 m/ 4,75 m
Anzahl der Fahrstreifen	2	2
Begegnungsfall	LKW / PKW	LKW / PKW- PKW / PKW
Parkplätze	34	34
Radweg	nein	nein

Variante 1

Der Straßenraum wird orientiert an der bestehenden Flächengliederung neu gestaltet. 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. Diese Gliederung der öffentlichen Verkehrsfläche findet die volle denkmalpflegerische Zustimmung. Die historische Raumstruktur der Winkelmannstraße wird gewahrt.

In dem Zusammenhang ist von wesentlicher Bedeutung, dass die gesamte Altstadt als Flächendenkmal deklariert ist und darauf abstellend im Rahmen der Sanierungsmaßnahme der Erhalt der historischen Strukturen von maßgeblicher Bedeutung ist.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Maßnahme mit Fördermitteln aus dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ finanziert wird. Die Gehwegbreiten variieren zwischen 1,90 m und 3,20 m.

Variante 5

In der Variante 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 5,55 m. Von der Rohrstraße bis zur 2. Einmündung Petrikirchhof wird die Straße 6,10 m breit. Danach wird die Straße auf 4,75 m bis zur Petrikirchstraße zu Gunsten der Nebenanlagen eingeengt. Im Begegnungsfall LKW / PkW ist in diesem Straßenabschnitt ein Ausweichen auf die Zufahrten oder nicht belegte Stellflächen erforderlich.

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 Winckelmannstraße 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 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 die des Bauamtes wurden 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 Gebäudebestand.

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

Die vorstehende Materialwahl wird bei allen Varianten zum Einsatz kommen.

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

In der Stellungnahme des ADFC wurde auf eine Änderung der Aufteilung des

Straßenraumes verwiesen, insbesondere auf die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs. Darauf wurde in der Planung der Variante 5 eingegangen. Hier bewegen sich die Gehwegbreiten zwischen 1,90 m und 3,60 m.

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 im Alten 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 1	Variante 5
Baustelleneinrichtung:	78.000 €	78.000,00 €
Straßenbau:	825.000 €	790.000,00 €
Regenwasserkanal:	173.000 €	173.000,00 €
Beleuchtung:	61.000 €	61.000,00 €
Gesamtsumme:	ca. 1.137.000 €	1.102.000,00 €

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

Voraussichtliche Gesamtkosten **ca. 1.285.000,00 € bei Variante 1**
ca. 1.250.000,00 € bei Variante 5

Die Finanzierung erfolgt mit Mitteln aus den Städtebauförderungsprogrammen Stadtumbau - Ost „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“ und Städtebaulicher Denkmalschutz „Altstadtkern“. Die Finanzierung ist abgesichert. Diesbezüglich wird auch auf die Drucksache VII/0191 verwiesen, die am 11.05.2020 vom Stadtrat mit 38 Ja-Stimmen beschlossen wurde.

7. Bürgerbeteiligung

Von einer Bürgerinformationsveranstaltung im Hause der Hansestadt Stendal wurde auf Grund der Einschränkungen durch die Pandemie abgesehen. Den Eigentümern und Anwohnern der Winckelmannstraße wurde ein Schreiben zugestellt, in dem sie über die Möglichkeiten zur Mitwirkung an der Gestaltung der Straße informiert wurden.

Zu dem Schreiben wurden die Bürger eingeladen, am 05.08.2020 bei einer Begehung vor Ort mit dem ADFC und Stadtratsmitgliedern dabei zu sein. Weiterhin wurde mitgeteilt, dass

die Planungsunterlagen im Bauamt vom 27.07. - 07.08.2020 nach vorheriger Terminabsprache öffentlich zur Einsichtnahme ausliegen. Anregungen und Bedenken konnten schriftlich zur Niederschrift gebracht werden.

8. Stellungnahme Bauamt

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist aus Sicht des Bauamtes der Variante 1 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 nicht zulässig.** Auch der Gehweg ist in dieser Variante als angemessen zu erachten. Zudem erfüllt diese Variante auch vollends die denkmalpflegerischen Anforderungen.

Klaus Schmotz
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1 - Übersichtslageplan
Anlage 2 - Vorentwurfsplanung Variante 1
Anlage 3 - Regelquerschnitt Variante 1
Anlage 4 - Vorentwurfsplanung Variante 5
Anlage 5 - Synopse