

Ingenieurbüro Buschmann GmbH

VCDB  **VerkehrsConsult** Dresden-Berlin GmbH

Integriertes Verkehrskonzept Stendal-Altstadt

Abschlussbericht, November 2020



Auftraggeber:
Hansestadt Stendal
Planungsamt

Moltkestraße 34-36
39576 Hansestadt Stendal

www.stendal.de

Auftragnehmer:
**Ingenieurbüro Buschmann
GmbH**
Harnackstraße 7
39104 Magdeburg

und

**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**
Standort Dresden

Könneritzstraße 31
01067 Dresden

Tel.: +49 .351 .4 82 31-00

Fax: +49 .351 .4 82 31-09

E-Mail: dresden@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:

Christoph Bochmann

E-Mail: c.bochmann@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Untersuchungsgebiet..... | 12 |
| 1.1 | Ausgangssituation und Zielstellung | 12 |
| 1.2 | Lage und Anbindung | 14 |
| 1.3 | Raum- und Bevölkerungsstruktur..... | 15 |
| 1.4 | Strukturprognose 2030 | 18 |
| 2 | Bestandsanalyse | 22 |
| 2.1 | Kfz-Verkehr und Straßennetz..... | 22 |
| 2.1.1 | Struktur des Straßennetzes und Kfz- Verkehrsorganisation | 22 |
| 2.1.2 | Straßenräume und Knotenpunkte | 25 |
| 2.1.3 | Rahmenbedingungen im Bereich Winkelmannplatz / Markt..... | 29 |
| 2.1.4 | Rahmenbedingungen auf der Achse Breite Straße / Bruchstraße..... | 32 |
| 2.1.5 | Kfz-Verkehrsmengen..... | 34 |
| 2.1.6 | Unfallauswertung | 36 |
| 2.2 | Ruhender Verkehr | 38 |
| 2.2.1 | Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen | 38 |
| 2.2.2 | Bedarfsermittlung Stellflächen | 41 |
| 2.3 | Radverkehr..... | 49 |
| 2.3.1 | Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen | 49 |
| 2.3.2 | Bedeutende Ziele und Achsen des Radverkehrs | 51 |
| 2.3.3 | Bestehendes Radverkehrsnetz | 53 |
| 2.3.4 | Radverkehrsführung an Knotenpunkten..... | 59 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 2.4 | Fußverkehr | 68 |
| 2.4.1 | Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen | 68 |
| 2.4.2 | Querungsmöglichkeiten | 70 |
| 2.4.3 | Barrierefreiheit | 73 |
| 2.5 | Öffentlicher Personennahverkehr | 75 |
| 2.6 | Zusammenfassung in Stärken und Schwächen | 77 |
| 3 | Maßnahmen | 79 |
| 3.1 | M1: Verkehrsregelung im Bereich Winckelmannplatz / Markt | 82 |
| 3.2 | M2: Bessere Verknüpfung der Abschnitte der Wallanlagen für Fußgänger und Radfahrer | 87 |
| 3.3 | M3: Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs Schützenplatz | 94 |
| 3.4 | M4: Prüfung der Befahrung der Fußgängerzone Breite Straße durch Radfahrer | 99 |
| 3.5 | M5: Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz | 103 |
| 3.6 | M6: Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Nicolaistraße / Am Dom / Am Pulverturm / Westwall | 105 |
| 3.7 | M7: Attraktivere Radverkehrsverbindung Uchtewall – Markt – Bruchweg (zentrale Ost-West-Achse) | 107 |
| 3.8 | M8: Attraktivere Radverkehrsverbindung Prinzenstraße – Am Dom – Karlstraße (2. Ost-West- Achse) | 113 |
| 3.9 | M9: Umgestaltung des Straßenzugs Stadtseeallee / Westwall / Knochenstraße | 116 |
| 3.10 | M10: Radverkehrs- und Fußgängerführung in der Scharnhorststraße und den angrenzenden Kreisverkehren | 120 |
| 3.11 | M11: Nutzungskonzept für den Straßenzug Nordwall | 123 |
| 3.12 | M12: Überarbeitung des Konzeptes für den ruhenden Verkehr | 124 |

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|------|---|-----|
| 3.13 | M13: Veränderungen in der Verkehrsorganisation zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung | 127 |
| 3.14 | M14: Hinweise zur Straßenraumgestaltung | 129 |
| 3.15 | M15: Vorschläge für Anwendungsmöglichkeiten neuer Mobilitätsformen | 132 |
| 3.16 | M16: Vorschläge zur Verbesserung von Radabstellanlagen | 136 |
| 3.17 | M17: Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrer prüfen | 138 |
| 3.18 | M18: Hinweise zur Beschilderung und Erkennbarkeit des Radverkehrs in der Innenstadt | 141 |
| 4 | Fazit | 143 |
| 4.1 | Handlungsstrategie..... | 143 |
| 4.2 | Eingegangene Stellungnahmen..... | 145 |
| | Anhangverzeichnis..... | 146 |

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|----|
| Abbildung 1.1: | Untersuchungsraum Stendaler Altstadt | 13 |
| Abbildung 1.2: | Lage und Anschlusssituation Stendal..... | 14 |
| Abbildung 1.3: | Altersstruktur der Einwohner in der Altstadt Stendal | 16 |
| Abbildung 1.4: | Quellen und Ziele | 18 |
| Abbildung 1.5: | Prognose der Einwohnerzahlen..... | 19 |
| Abbildung 1.6: | Entwicklung des Motorisierungsgrades im Landkreis Stendal | 20 |
| Abbildung 2.1: | Ausschnitt Kfz-Analysekarte (Stand: März 2018) | 22 |
| Abbildung 2.2: | Straßenräume in der Stendaler Innenstadt (Teil 1) | 26 |
| Abbildung 2.3: | Straßenräume in der Stendaler Innenstadt (Teil 2)..... | 27 |
| Abbildung 2.4: | Ruhender Verkehr auf Fußwegen regelkonform (Beispiel Mittelstraße, vor der Sanierung) und nicht regelkonform (Beispiel Rohrstraße) | 27 |
| Abbildung 2.5: | Mangelnde Erkennbarkeit der Freigabe für Radfahrer in Einbahnstraßen (Beispiel Birkenhagen) | 28 |
| Abbildung 2.6: | Mangelnde Erkennbarkeit Einfahrtverbot (Anlieger frei), Beispiel Ostwall | 28 |
| Abbildung 2.7: | Prinzipskizze zur Verkehrsregelung am Markt, Analysestand Frühjahr 2018 | 30 |
| Abbildung 2.8: | Veränderte Verkehrsregelung am Markt, Oktober 2018 | 31 |
| Abbildung 2.9: | Knotenpunktbereiche Breite Straße / Bruchstraße (links) und Kornmarkt im Frühjahr 2018 (rechts)..... | 33 |
| Abbildung 2.10: | Seitenraum der Breiten Straße | 33 |
| Abbildung 2.11: | Kfz-Belastungen in der Altstadt | 34 |
| Abbildung 2.12: | tägliche Ein- und Ausfahrten der Altstadt | 35 |
| Abbildung 2.13: | Unfälle mit Unfallfolgen..... | 36 |
| Abbildung 2.14: | Ausschnitt Analysekarte ruhender Verkehr | 38 |
| Abbildung 2.15: | Stellplatzaufkommen 2014 | 42 |
| Abbildung 2.16: | Spezifische Tagesganglinien für Stadtkerngebiete in Mittelzentren | 45 |
| Abbildung 2.17: | Parkraumnachfrage Altstadt Stendal | 46 |

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------------|---|----|
| Abbildung 2.18: | Parkraumbilanzierung zur Spitzenstunde 10–11 Uhr | 48 |
| Abbildung 2.19: | Ausschnitt Analysekarte Radverkehr (Stand: Frühjahr 2018) | 51 |
| Abbildung 2.20: | Achsen des Radverkehrs | 53 |
| Abbildung 2.21: | empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen | 54 |
| Abbildung 2.22: | Radweg in der Parkstraße & Nebenfahrbahn Altes Dorf | 55 |
| Abbildung 2.23: | Radwege in der Scharnhorststraße und am Nordwall | 56 |
| Abbildung 2.24: | Einbahnstraßenbeschilderung am Beispiel der Karlstraße | 57 |
| Abbildung 2.25: | Radabstellanlagen am Winckelmannplatz und „wildes Abstellen“ in der Fußgängerzone Breite Straße | 58 |
| Abbildung 2.26: | „Felgenklemmer“ an der Hallstraße und im Uppstall | 58 |
| Abbildung 2.27: | Ausschnitt Luftbild am Schützenplatz | 60 |
| Abbildung 2.28: | Gehwege auf der westlichen und östlichen Straßenseite des Schützenplatzes | 61 |
| Abbildung 2.29: | Fuß- und Radwege an der Haltestelle Stadtseeallee und entlang des Westwalls | 62 |
| Abbildung 2.30: | Querungshilfe Moltkestraße und Ecke Westwall / Mönchskirchhof | 63 |
| Abbildung 2.31: | Querung der Parkstraße durch Radfahrende | 64 |
| Abbildung 2.32: | Querung Grabenstraße und Gehweg Am Dom | 65 |
| Abbildung 2.33: | Gehwegbenutzung durch Radfahrende Am Dom | 66 |
| Abbildung 2.34: | Ausschnitt Luftbild am Nachtigalplatz / Tangermünder Tor | 67 |
| Abbildung 2.35: | Verkehrsberuhigte Bereiche Binnhoff & Uppstall | 69 |
| Abbildung 2.36: | Gehwege Mittelstraße, Sidenbüdel, Uchtstraße | 70 |
| Abbildung 2.37: | Fehlende Querungshilfen Stavenstraße & An der Rolle | 71 |
| Abbildung 2.38: | Knotenpunkt Nicolaistraße / Am Pulverturm / Am Dom / Westwall | 71 |
| Abbildung 2.39: | Querungssituation Altes Dorf (L 15) zwischen Kreisverkehr und Uenglinger Tor | 72 |
| Abbildung 2.40: | Bordkanten an der Wendstraße (links) / Mönchskirchhof, Westwall (rechts) | 74 |

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------------|---|-----|
| Abbildung 2.41: | Gehwegzustand an der Petrikirchstraße (links) / Nordwall (rechts) | 74 |
| Abbildung 2.42: | Ausschnitt Analysekarte ÖPNV | 76 |
| Abbildung 2.43: | Haltestellen Tangermünder Tor (vor der Sanierung des Schadowen) & Altstadt (Bismarckstraße)..... | 77 |
| Abbildung 2.44: | Querungsmöglichkeiten im Bereich Frommhagenstraße und Stadtseeallee..... | 77 |
| Abbildung 3.1: | Straßenraum Kornmarkt, vor Drehung des Richtungssinns (links) / Beispieldarstellung einer ähnlichen Straßensituation in Witzenhausen (rechts) | 84 |
| Abbildung 3.2: | Prinzipskizze zur Verkehrsregelung am Markt, langfristiger Anpassungsvorschlag Fußgängerbereich Breite Straße / Winckelmannplatz (basierend auf Analysestand Frühjahr 2018) | 85 |
| Abbildung 3.3: | Prinzipskizze Maßnahmenvorschlag Breite Straße / Bruchstraße | 86 |
| Abbildung 3.4: | Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Wallanlagen..... | 88 |
| Abbildung 3.5: | Sicheres Queren durch Einfügen einer Mittelinsel auf der Frommhagenstraße | 89 |
| Abbildung 3.6: | Einrichten einer Querungsanlage auf der Parkstraße | 91 |
| Abbildung 3.7: | Einfügen einer Mittelinsel auf der Bismarckstraße | 92 |
| Abbildung 3.8: | Prinzipskizze Umgestaltung Knotenpunktbereich am Schützenplatz | 96 |
| Abbildung 3.9: | Beispiel für Übergang Radweg-Fahrbahn | 97 |
| Abbildung 3.10: | Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr am Beispiel der Sorge, Gera (Vorher-Bild)..... | 101 |
| Abbildung 3.11: | Prinzipskizze Umgestaltung Knotenpunktbereich am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz | 104 |
| Abbildung 3.12: | Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunktes Nicolaistraße / Westwall..... | 106 |
| Abbildung 3.13: | Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Radverkehrsverbindung zentrale Ost-West-Achse (Kartenstand Analyse Frühjahr 2018) | 108 |
| Abbildung 3.14: | Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Anbindung Mönchskirchhof..... | 109 |
| Abbildung 3.15: | Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunkts L 32 / Bruchstraße / Bruchweg | 112 |

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

| | | |
|-----------------|--|-----|
| Abbildung 3.16: | Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Radverkehrsverbindung 2. Ost-West-Achse..... | 113 |
| Abbildung 3.17: | Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee..... | 117 |
| Abbildung 3.18: | Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee, Ausschnitt Option mit Rechtsabbiegestreifen..... | 118 |
| Abbildung 3.19: | Prinzipskizze Umgestaltung des Straßenzugs Westwall / Knochenstraße | 119 |
| Abbildung 3.20: | Prinzipskizze Radverkehrsführung Scharnhorststraße und angrenzende Kreisverkehre... | 122 |
| Abbildung 3.21: | Organisationsvorschlag zur Anpassung der Parkraumbewirtschaftung | 127 |
| Abbildung 3.22: | Beispiel zu einer missverständlichen Straßenraumgestaltung | 129 |
| Abbildung 3.23: | Beispiel Materialmix Breite Straße | 130 |
| Abbildung 3.24: | Mobilstation in der Stadt Offenburg..... | 135 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|--------------|---|----|
| Tabelle 2.1: | Staffelung der Parkgebühren in der Altstadt..... | 40 |
| Tabelle 2.2: | Strukturdaten und Tageszielverkehrsaufkommen je Nutzergruppe und Quartier | 44 |
| Tabelle 2.3: | Bedarfsermittlung Stellflächen..... | 47 |
| Tabelle 3.1: | Beispieldarstellung weiterführende Informationen..... | 79 |
| Tabelle 3.2: | Maßnahmenliste | 82 |

Abkürzungsverzeichnis

| | | |
|------|-----|---|
| B | ... | Bundesstraße |
| BAB | ... | Bundesautobahn |
| ERA | ... | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |
| h | ... | Stunde |
| ha | ... | Hektar |
| Kfz | ... | Kraftfahrzeug |
| km | ... | Kilometer |
| L | ... | Landesstraße |
| LSA | ... | Lichtsignalanlage |
| m | ... | Meter |
| MIV | ... | Motorisierter Individualverkehr |
| ÖPNV | ... | Öffentlicher Personennahverkehr |
| Pkw | ... | Personenkraftwagen |
| RASt | ... | Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen |
| StVO | ... | Straßenverkehrsordnung |
| VCDB | ... | VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH |
| VwV | ... | Verwaltungsvorschrift |

Untersuchungsgebiet

1 Untersuchungsgebiet

1.1 Ausgangssituation und Zielstellung

Für die Hansestadt Stendal wurde das Verkehrskonzept „Stendal-Zentrum“ durch den Stadtrat am 09.09.1996 beschlossen. Nach mehr als 20 Jahren kann das Verkehrskonzept nur noch sehr begrenzt inhaltlich angewendet werden. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Straßensanierungen umgesetzt und dabei auch der Straßenraum neu geordnet und an vielen Stellen auch die Verkehrsführung geändert. Ein im Sommer 2017 erfolgter Unfall mit tödlichem Ausgang im Kreuzungsbereich Breite Straße / Bruchstraße wurde zum Anlass genommen, die Verkehrsführungen grundlegend in Form einer Überarbeitung des integrierten Verkehrskonzeptes einer Überprüfung zu unterziehen.

Nachfolgend sind die Projektziele dokumentiert, für deren Erreichung mit dem zu erarbeitenden Verkehrskonzept „Stendal-Altstadt“ die konzeptionell-strategische Grundlage gelegt werden soll:

- ▶ Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs als gesundheitsfördernde und energiesparende Verkehrsarten
- ▶ Verbesserung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer, insbesondere der Senioren und Kinder
- ▶ Vorschläge zur Führung des Radverkehrs innerhalb der Altstadt, im Bereich des Stadtringes und im Bezug zu den angrenzenden Stadtteilen
- ▶ Sicherstellung der Erreichbarkeit des zentralen Altstadtbereiches für alle vier Verkehrsarten (ÖPNV, MIV, Fuß- und Radverkehr)

Darüber hinaus spiegeln die folgenden Zielstellungen allgemeine Anforderungen an zeitgemäße städtische Mobilitätskonzepte wider, die auch im Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept für die Stendaler Altstadt maßgebend sind:

- ▶ Aufteilung der Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer im Sinne einer modernen und nachhaltigen Mobilität sowie eines sparsamen Umganges mit den Ressourcen (Stadt der kurzen Wege)

Untersuchungsgebiet

- ▶ Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt in den öffentlichen Räumen (Stärkung des Miteinanders auf den Straßen)
- ▶ Verbesserung der Barrierefreiheit (Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen, Hörschädigungen, Sprachbarrieren)
- ▶ Erhöhung der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens für alle Verkehrsteilnehmer

Der zu untersuchende Raum umfasst das Gebiet der Stendaler Altstadt (vgl. Abbildung 1.1). Für die erforderliche Analyse der verkehrlichen Verknüpfungspunkte mit der Gesamtstadt beinhaltet das Untersuchungsgebiet auch die sich unmittelbar an den Wallanlagen anschließenden Knotenpunkte und Straßenräume¹.



Abbildung 1.1: Untersuchungsraum Stendaler Altstadt

¹ z. B. die Knotenpunkte am Schützenplatz und Nachtigalplatz, oder die Straßenräume Moltkestraße, Scharnhorststraße, Nordwall

Untersuchungsgebiet

1.2 Lage und Anbindung

Die Hansestadt Stendal ist Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und liegt in der Region Altmark im Norden Sachsen-Anhalts. Stendal stellt die größte Stadt der Altmark dar und ist als Mittelzentrum mit oberzentraler Teilfunktion von großer regionaler Bedeutung. Stendal übernimmt Teilfunktionen eines Oberzentrums. Dies begründet sich aufgrund der Lage im räumlichen Siedlungsgefüge Sachsen-Anhalts und aufgrund von Defiziten in der Erreichbarkeit eines Oberzentrums für die Bevölkerung. Für einen Großteil der Einwohner der Region Altmark sollen somit einzelne Funktionen eines Oberzentrums in Stendal vorgehalten werden. Dies betrifft u. a. Standorte von Hochschulen, Landesbehörden, Theater und Museen, Musikschulen, Sportstadien und -hallen, ein ausgewogenes Netz von Einkaufszentren, Warenhäusern und Fachgeschäften.

Die Lage Stendals wird in Abbildung 1.2 dargestellt.

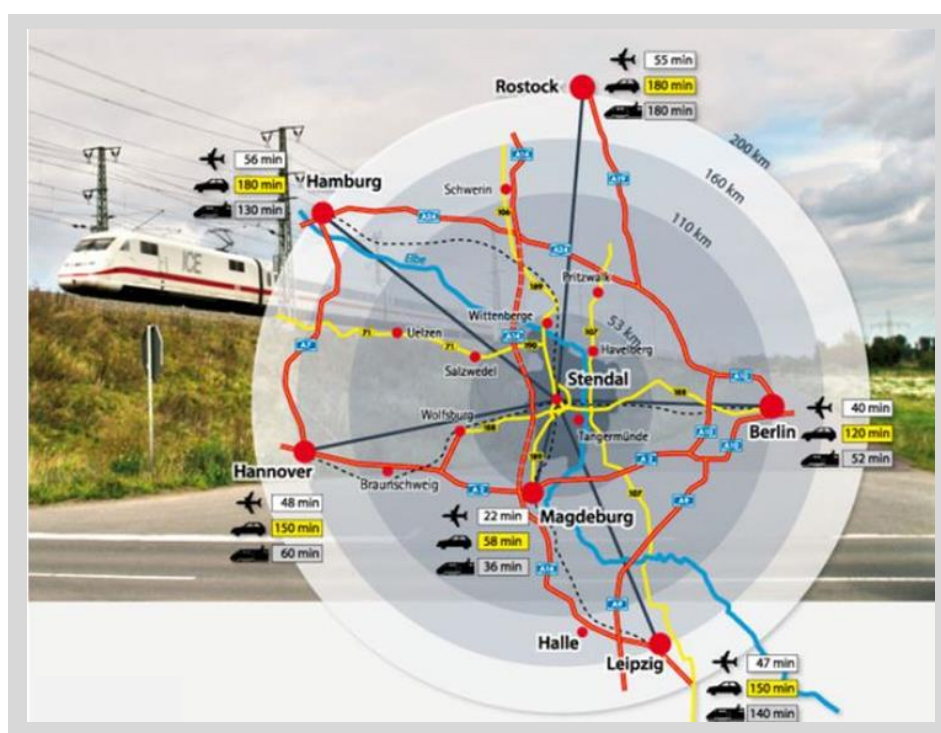


Abbildung 1.2: Lage und Anschlusssituation Stendal²

² Quelle | Hansestadt Stendal: Lage und Verkehr, <https://www.stendal.de/de/lage-und-verkehr.html>, abgerufen am 26.11.2018

Untersuchungsgebiet

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist mit einer Entfernung von ca. 50 Kilometern das einzige Oberzentrum im Umkreis von 100 Kilometern und besitzt somit eine größere verkehrliche Bedeutung. Die Metropolen Berlin und Leipzig befinden sich ca. 110 Kilometer östlich beziehungsweise 160 Kilometer südlich.

Die Anbindung der Hansestadt Stendal an das Straßennetz erfolgt primär durch die B 188 (Wolfsburg–Berlin) und die B 189 (Magdeburg–Wittenberge). Beide Bundesstraßen verlaufen über die seit 2015 bestehende Trasse der Umgehungsstraße Stendal und führen um das Stadtzentrum Stendals herum. Der nächste Anschluss an eine Autobahn liegt derzeit ca. 50 Kilometer entfernt von Stendal an der Anschlussstelle Magdeburg-Zentrum der Bundesautobahn 2, allerdings befindet sich die Weiterführung der BAB 14 von Magdeburg nach Schwerin über Stendal teilweise in Bau und teilweise in Planung. Der Anschluss an die Hansestadt Stendal erfolgt westlich der Kernstadt über die B 188 und Landesstraße 15. Somit wird ein vollständiger Ring leistungsfähiger Straßentrassen um Stendal hergestellt. Inwieweit sich dadurch Änderungen auf den Verkehrsströmen der Landesstraßen 15/16 innerhalb der Kernstadt Stendal ergeben, lässt sich derzeit noch nicht abschließend bewerten.

Eine Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz ist durch den Stendaler Hauptbahnhof gegeben, welcher etwa einen Kilometer von der Altstadt entfernt gelegen ist. Für den Regionalverkehr stellt der Hauptbahnhof einen wichtigen Eisenbahnknoten dar. Neben dem Regionalverkehr und der Strecke der S-Bahn Mittelelbe wird der Bahnhof auch von Intercity- und Intercity-Express-Zügen bedient. In Folge dieses Angebotes sind die Ziele Magdeburg, Berlin und Hannover innerhalb einer Stunde zu erreichen. In Stendal existieren derzeit keine Haltestellen für den Fernbusverkehr.

1.3 Raum- und Bevölkerungsstruktur

Die Hansestadt Stendal zählt mit 39.103 Einwohnern (Stand: 31.12.2019)³⁴ zu den zehn größten Städten Sachsen-Anhalts. Ohne Berücksichtigung

³ Quelle | Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: Statistischer Bericht – Bevölkerung der Gemeinden, Stand 31.12.2019

⁴ Quelle | T. Pusch, Volksstimme (Magdeburger Verlags- und Druckhaus GmbH), <https://www.volksstimme.de/lokal/stendal/einwohnerzahl-stendal-schrumpft-weiter>, abgerufen am 23.10.2018

Untersuchungsgebiet

der Ortsteile leben im zentralen Stadtgebiet Stendals ca. 31.000 Menschen.

Abbildung 1.3 verdeutlicht die Altersstruktur der in der Altstadt von Stendal lebenden Bevölkerung. Die Altstadt besitzt mit 17 Prozent einen deutlich geringfügigeren Anteil an älteren Personen (65 Jahre und älter) als im bundesweiten Durchschnitt (21,4 %⁵). Dem gegenüber steht mit 68 Prozent ein größerer Anteil der 18 bis 64 Jährigen im Vergleich zur Bundesrepublik (62,3 %). Die jüngeren Bevölkerungsgruppen (5 Jahre und jünger mit 5 % sowie 6 bis 17 Jährigen mit 10 %) weichen kaum von den Werten für Gesamtdeutschland ab.

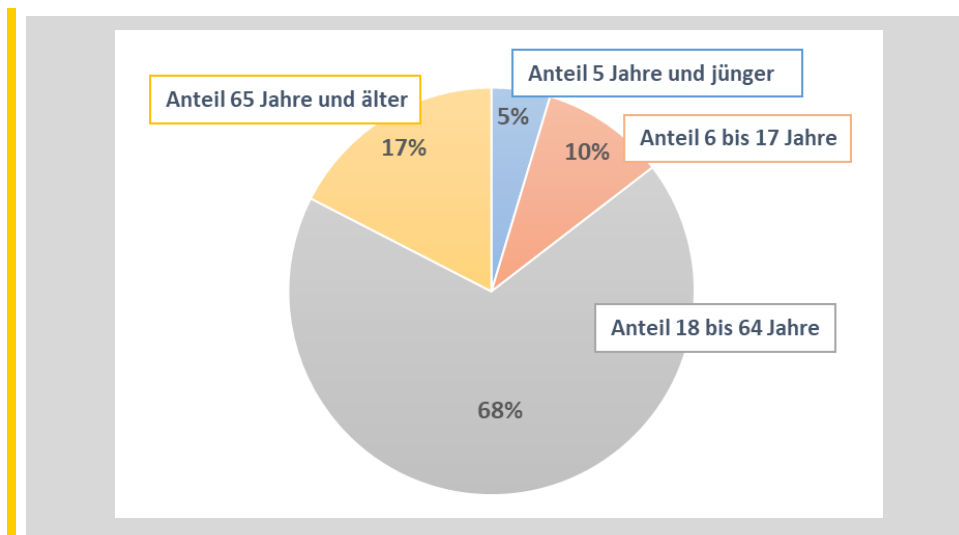


Abbildung 1.3: Altersstruktur der Einwohner in der Altstadt Stendal

Die historische Stendaler Altstadt stellt in ihrer Gänze ein Flächendenkmal mit einer Ausdehnung von 94 ha dar. Mit der Bekanntmachung am 01.06.1994 wurde die „Altstadt-Stendal“ als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt. Aufgrund der zentralen Lage mit einer Vielzahl an Einkaufs- und Flaniermöglichkeiten sowie dem Markt ist sie als das Kernstück der Hansestadt Stendal zu bezeichnen.

Die Altstadt besitzt in ihrer Ausdehnung eine recht regelmäßige ovale Form und war ursprünglich durch die Wallanlagen begrenzt, die nach dem Abriss des Walls im 18. Jahrhundert als umgebende Grünanlagen noch deutlich wahrnehmbar sind und insbesondere auf den teils größeren

⁵ Quelle | Statista: Bevölkerung - Verteilung der Einwohner in Deutschland nach Altersgruppen am 31. Dezember 2017

Untersuchungsgebiet

zusammenhängenden Abschnitten einen wertvollen Raum für Fußgänger und Radfahrer bieten. Die gesamte Altstadt ist auch Denkmalbereich und zugleich archäologisches Flächendenkmal. Die noch erhaltenen Stadttore Uenglinger und Tangermünder Tor markieren auch heute noch wichtige Zugangspunkte zur Altstadt.

Das Straßennetz innerhalb der Stendaler Altstadt bildet einzelne Quartiere, die bspw. im Falle der Straßenzüge Schadewachten und Breite Straße oder im Bereich des Markts von einer hohen Nutzungsmischung geprägt sind. So befinden sich in den Quartieren teilweise Einrichtungen mit hohem Verkehrspotenzial wie das Theater der Altmark, die Uppstall Kinos oder das Landratsamt Stendal. Größere Einrichtungen des Einzelhandels befinden sich dagegen im Bereich der Fußgängerzone Breite Straße oder mit der EDEKA-Filiale am Schadewachten. Andere Quartiere wie z. B. an der Petrikirch- oder Weberstraße sind dagegen fast ausschließlich durch Wohnungsnutzung geprägt. Die durch das oftmals weiträumige Straßennetz gebildeten Hofbereiche sind oft durch hohe Grünanteile geprägt, teilweise wurden Parkieranlagen für Bewohner und Besucher eingefügt. Gewerbliche Nutzungen finden sich in diesen Bereichen selten.

Außerdem befindet sich im Untersuchungsgebiet mit dem Rudolf-Hildebrand-Gymnasium, dem Winckelmann-Gymnasium und der privaten Sekundarschule eine Vielzahl von Bildungseinrichtungen konzentriert in der Nähe des Mönchskirchhofs. Das Privatgymnasium Tangermünde-Stendal befindet sich in der Weberstraße / Am Dom. Des Weiteren liegen bspw. mit dem Rathaus, der Marienkirche, dem Stendaler Dom mehrere Wahrzeichen der Hansestadt direkt im Untersuchungsgebiet.

Die Altstadt weist einerseits eine hohe Dichte an verkehrlich relevanten Zielen und andererseits eine intensive Wohnnutzung auf. Damit einhergehend erzeugt bzw. zieht die Altstadt eine Vielzahl von Kfz-Verkehren an. Die stadtverträgliche Abwicklung dieser Kfz-Verkehre in der Altstadt spielt somit eine wichtige Rolle für die Entwicklung der Altstadt.

Abbildung 1.4 enthält zusammenfassend die Darlegung wichtiger Ziele sowie die Verteilung der Bevölkerung in der Altstadt. Die Originalkarte ist zudem im Anhang 1 hinterlegt.

Untersuchungsgebiet

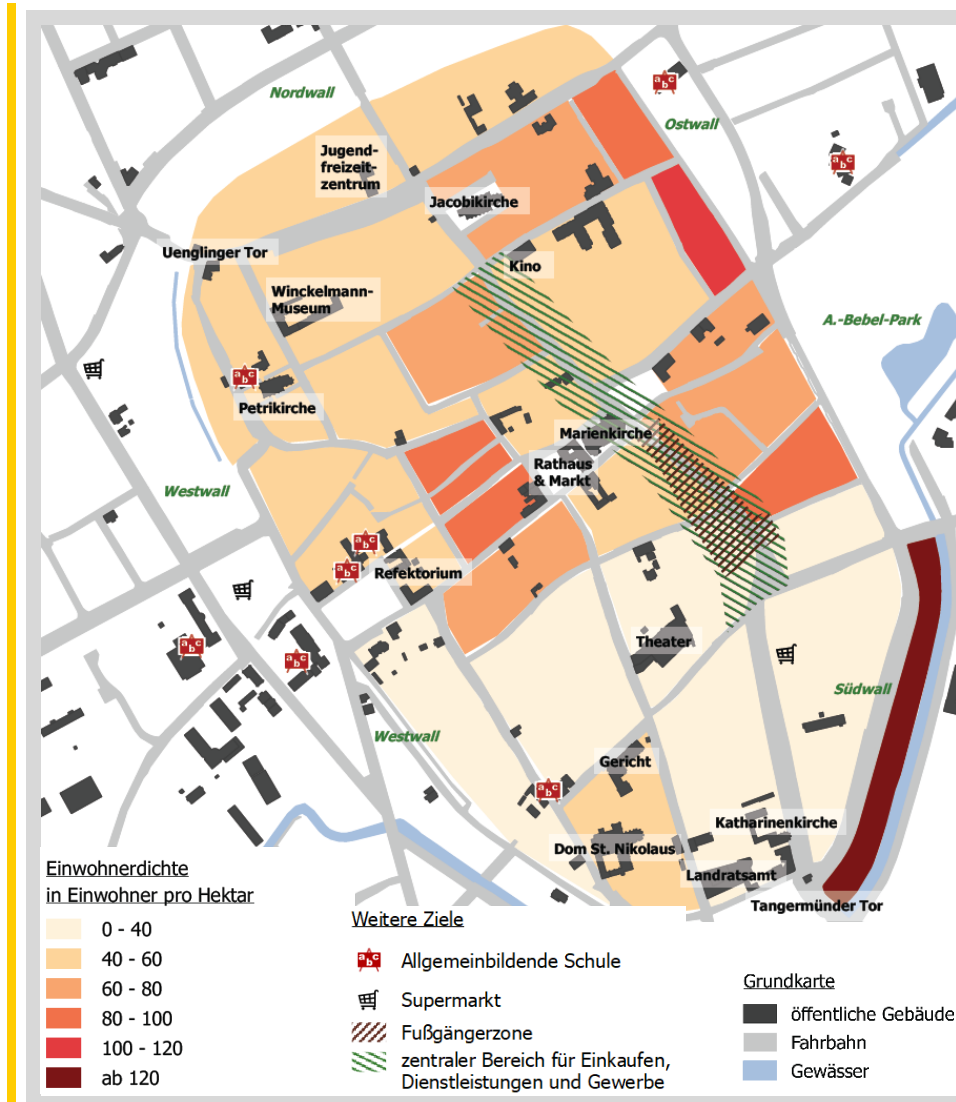


Abbildung 1.4: Quellen und Ziele⁶

1.4 Strukturprognose 2030

Insgesamt ist die Entwicklung der Einwohnerzahlen deutlich rückläufig. So zählte Stendal zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung noch 50.717 Einwohner, wobei die Mehrzahl der dezentral gelegenen Ortsteile damals noch nicht zur Stadt gehörte. Auch zukünftig ist laut Prognosen mit einem weiteren Rückgang der Einwohnerzahlen zu rechnen, Abbildung 1.5 verdeutlicht dies grafisch. Für das Untersuchungsgebiet der Stendaler

⁶ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 1

Untersuchungsgebiet

Altstadt können allerdings auch zukünftig recht stabile Einwohnerzahlen angenommen werden. Gründe sind die attraktive zentrale Lage, die vergleichsweise jüngere Altersstruktur sowie das hochwertige Wohnraumangebot im Untersuchungsgebiet in Form von saniertem Altbau oder Neubauten.

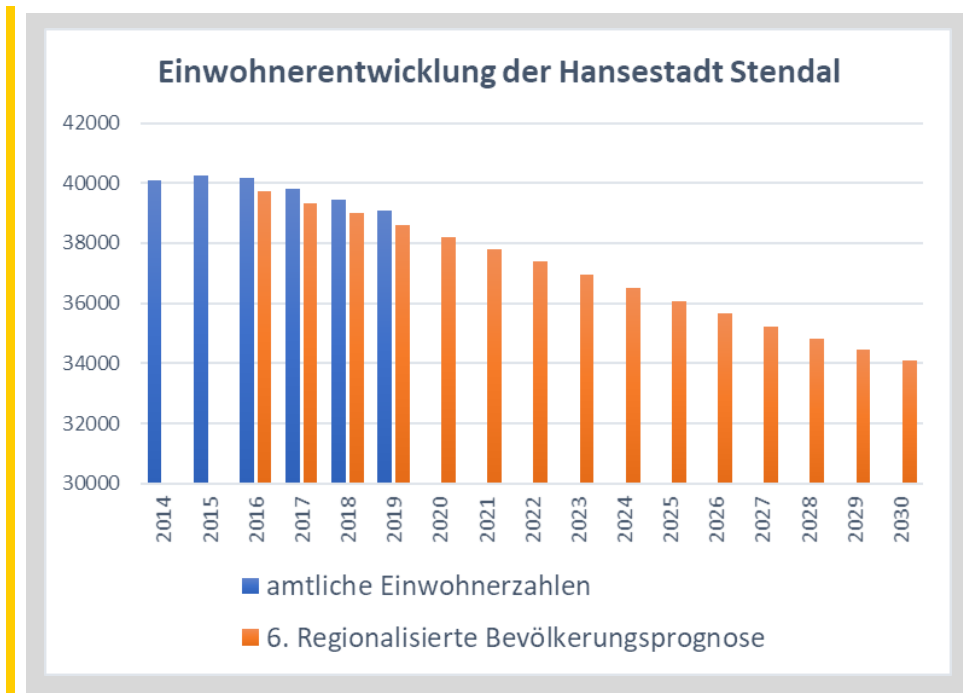


Abbildung 1.5: Prognose der Einwohnerzahlen⁷

Bezüglich der Altersstruktur seiner Bevölkerung muss sich die Hansestadt Stendal den bundesweiten Herausforderungen des demographischen Wandels stellen (einer insgesamt alternden Gesellschaft).

Durch die alternde Bevölkerung ergeben sich für die Stadt hohe Ansprüche in Sachen Barrierefreiheit und Nahmobilität. Speziell die Altstadt Stendals als zentraler Bereich der Kreisstadt und Mittelpunkt für die Region Altmark muss sich diesen Ansprüchen stellen und zukünftige Lösungen finden.

⁷ Quelle | Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt: Statistisches Jahrbuch 2018; Hansestadt Stendal: Begründung zum Flächennutzungsplan „Hansestadt Stendal“, https://www.stendal.de/media/bauen_und_umwelt/planung/flaechennutzungsplan/begrue-ndung_3.1_4.1.pdf, abgerufen am 11.02.2019

Untersuchungsgebiet

Ein wichtiges Indiz für die Verkehrsmittelwahl stellt die individuelle Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades (Pkw je 1.000 Einwohner) abgebildet werden kann. Der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung in Stendal steht weiterhin ein hoher Pkw-Besitz gegenüber. Im Landkreis Stendal lag der Motorisierungsgrad 2011 bei 518 Pkw/1.000 Einwohner und stieg bis 2014 um ca. 4,2% auf 540 Pkw/1.000 Einwohner (vgl. Abbildung 1.6).

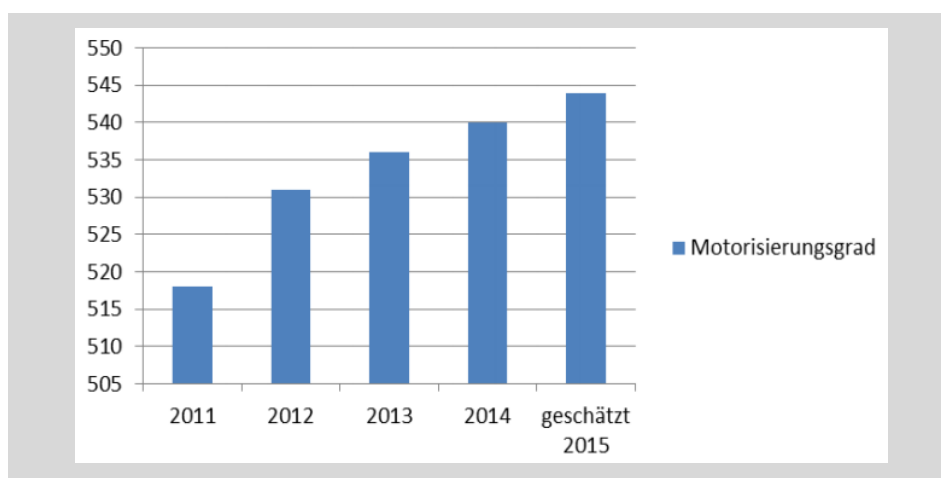


Abbildung 1.6: Entwicklung des Motorisierungsgrades im Landkreis Stendal⁸

Diese derzeitige Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig eine Sättigung der Motorisierungsrate zu erwarten ist⁹. Besonders jüngere Menschen zwischen 21 und 39 Jahren haben aufgrund geänderter Präferenzen seltener einen Pkw zur Verfügung als vor 10 Jahren¹⁰.

Im Landkreis Stendal hat die Pkw-Verfügbarkeit in den letzten Jahren spürbar zugenommen. Dies sorgt im Einzelfall nicht immer zu einer höheren Nutzung des einzelnen Pkw, da derzeit die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw in Deutschland sinkt¹¹. In Gänze ist eine höhere Pkw-Verfügbarkeit jedoch nicht förderlich für die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Es kann somit für die Hansestadt Stendal der An-

⁸ Quelle | Landkreis Stendal: Nahverkehrsplan ab 2017

⁹ Quelle | im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, FE-Nr. 070.757/2004 (FOPS), 2006

¹⁰ Quelle | Shell / Prognose: Shell PKW-Szenarien bis 2040, 2014

¹¹ Quelle | Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg: Verkehr in Kilometern der deutschen Kraftfahrzeuge im Jahr 2016, https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/verkehr_in_kilometern_node.html, abgerufen am 15.11.2018

Untersuchungsgebiet

spruch abgeleitet werden, den Anteil dieser Verkehrsarten mit einem attraktiven und kundenorientierten Angebot trotz allgemein hoher Pkw-Verfügbarkeit zu erhöhen.

Bestandsanalyse

2 Bestandsanalyse

2.1 Kfz-Verkehr und Straßennetz

2.1.1 Struktur des Straßennetzes und Kfz-Verkehrsorganisation

Ein verkleinerter Ausschnitt aus der Analyse der Verkehrsorganisation des innerstädtischen Straßennetzes ist in folgender Abbildung dargestellt. Das Original der Kfz-Analysekarte befindet sich im Anhang 2.1.

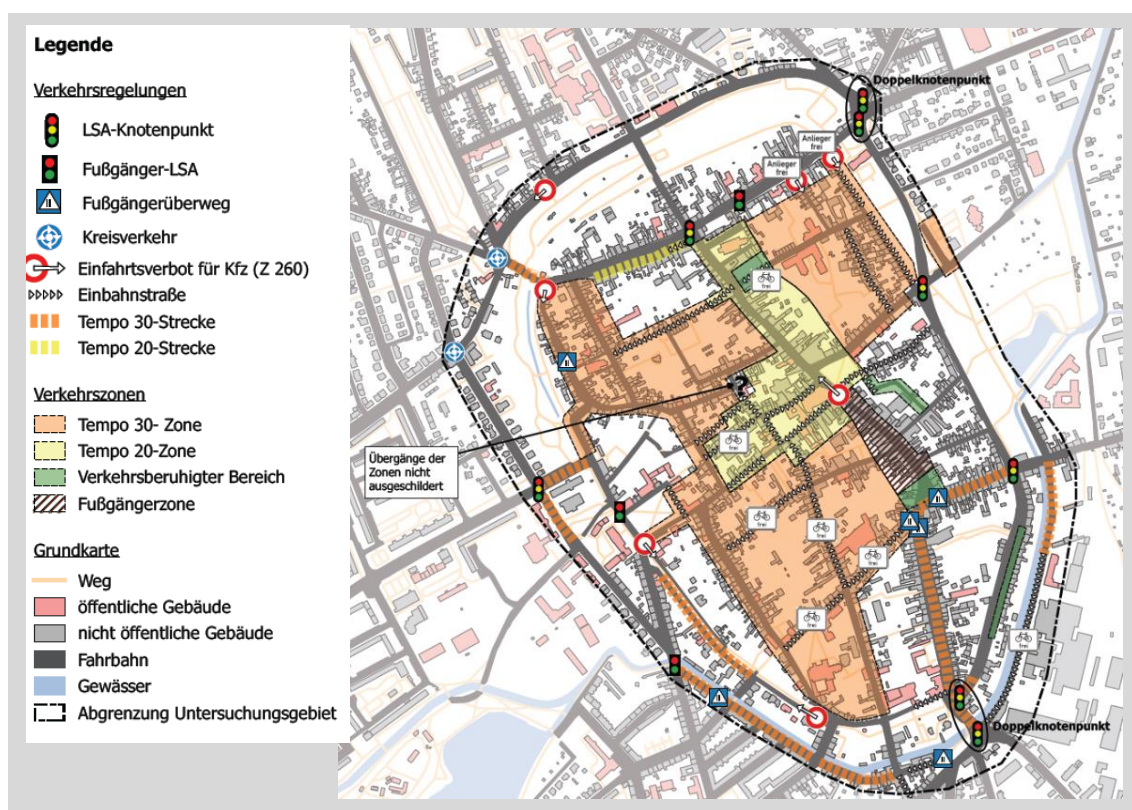


Abbildung 2.1: Ausschnitt Kfz-Analysekarte¹² (Stand: März 2018)

¹² Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 2.1

Bestandsanalyse

Die Altstadt Stendals wird im Norden und Osten bzw. Südosten durch die als Landesstraßen klassifizierte Hauptverkehrsstraßenzüge der L 15/L 16 und L 32¹³ durchschnitten bzw. begrenzt. Der Kfz-Verkehr wird durch die Straßen Altes Dorf und Südwall an den erhaltenen Stadttoren vorbeigeführt. Weiterhin lassen sich die westlich begrenzenden städtischen Straßenzüge Scharnhorststraße und Moltkestraße als Hauptverkehrsstraßen charakterisieren. Der Ausbauzustand dieser Straßen mit einem durchgehend zweistreifigen und ausreichend breitem Querschnitt entspricht ihrer Funktion als leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen.

Die südwestlich begrenzende Grabenstraße als Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstraßen Moltkestraße (Westen) und Nachtigalplatz (Süden) stellt in ihrem Ausbauzustand und ihrer Funktion keine Hauptverkehrsstraße dar. Sie weist aufgrund der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten von nur etwa 5,50 Metern und der Beschilderung mit Tempo 30 nicht die entsprechende Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf. Zusätzlich findet hier Längsparken auf der Fahrbahn und den Seitenbereichen statt, welches den Charakter einer Erschließungsstraße verstärkt. Weiterhin wird im Süden der Grabenstraße die Durchlässigkeit in Richtung der Landesstraßen durch die vorhandenen Einbahnstraßenregelungen stark eingeschränkt. Die die Altstadt begrenzenden Straßenzüge stellen somit keinen durchgehenden leistungsfähigen Ring dar.

Die Knotenpunktgestaltungen an den Eingängen in die Altstadt folgen den Ansprüchen der Funktionen der anschließenden Straßen. Im nordwestlichen Bereich des Straßennetzes sind zwei Knotenpunkte als Kreisverkehre gestaltet. Dabei handelt es sich um die Knotenpunkte L 15 / Osterburger Straße / Scharnhorststraße und Scharnhorststraße / Fichtestraße / Moltkestraße. Die restlichen Knotenpunkte entlang der Hauptverkehrsstraßen an den Einfahrten in die Altstadt sind zum Großteil durch Lichtsignalanlagen geregelt. Im nordöstlichen Bereich befindet sich am Schützenplatz ein Doppelknoten mit fünf Zufahrten. Auch im südlichen Altstadtbereich besteht auf Höhe des Nachtigalplatzes eine solche Regelung des Verkehrs. Die Grabenstraße ist als Vorfahrtstraße gegenüber den einmündenden Straßen ausgewiesen.

Das Straßennetz der Stendaler Altstadt ist vor allem durch flächenhafte Verkehrsberuhigung sowie ein dichtes Netz von Einbahnstraßen und eine Vielzahl von Einfahrtsverboten geprägt. Diese führen jedoch durchaus geradlinig zum Markt hin bzw. vom Markt weg. Ein Abkürzungsweg der

¹³ Straßenzüge Uenglinger Straße, Altes Dorf, Bismarckstraße, Parkstraße, Ostwall, Südwall

Bestandsanalyse

Kfz-Fahrer in ost-westlicher Richtung durch die Altstadt über Bruchstraße, Markt und Brüderstraße ist prinzipiell möglich.

In einem großen Teil der Stendaler Altstadt beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h. Dabei kommt eine Zonenbeschilderung zum Einsatz. Nur auf der Rathenower Straße und dem Schadewachten (als Straßenabschnitte mit Sammelfunktion) ist Tempo 30 streckenbezogen ausgeschildert. Einzelne Straßenzüge im Südwesten der Altstadt wie die Hospitalstraße und die Straße Am Pulverturm sowie Teile des Westwalls, der Prinzenstraße und des Mönchskirchhofs sind nicht Bestandteil einer Verkehrszonierung, obwohl sie sich in ihrer Straßenfunktion nicht von den Erschließungsstraßen im Umkreis unterscheiden und keine Bündelungsfunktion für Kfz-Verkehre übernehmen. Die sich im Osten befindlichen Erschließungsstraßen Staven-, Vogel- und Priesterstraße sind ebenfalls mit Tempo 50 befahrbar.

Die Abschnitte mit hohem Einzelhandelsbesatz im nördlichen Teil der Breiten Straße und im Umkreis des Markts sind als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Tempo-20-Zone ausgewiesen. Die Übergänge zwischen den einzelnen Zonen sind für Verkehrsteilnehmer nicht immer eindeutig erkennbar. So liegt der Straßenabschnitt Hohe Bude in der Tempo-20-Zone und der folgende Straßenzug Hooch in der Tempo-30-Zone – es ist aber kein Verkehrszeichen angeordnet, welches den Übergang verdeutlicht. Weiterhin erscheint im Vergleich mit den in einer Tempo-30-Zone befindlichen umliegenden Straßen die Einordnung der bezüglich Querschnittsgestaltung und Verkehrsbelastung höherwertigen Straßenzüge der Breiten Straße und Bruchstraße in die Tempo-20-Zone nicht selbsterklärend.

Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) kommen nur vereinzelt zum Einsatz (bspw. am Binnhoff).

Der ruhende Verkehr wird im Nordwesten der Altstadt (Breite Straße, Upstall, Marienkirchstraße, Am Markt, Kornmarkt, Hohe Bude) über eine Zone des eingeschränkten Halteverbotes mit Parken in gekennzeichneten Bereichen geregelt. In der restlichen Altstadt ist das Parken an fast allen Straßenräumen zum Parken an zumindest einem Straßenrand erlaubt bzw. es wird das Parken dort nicht reglementiert. Einige größere Parkplatzflächen komplettieren das Angebot. Weitere Einzelheiten zum ruhenden Verkehr werden in Kapitel 2.2 gegeben.

2.1.2 Straßenräume und Knotenpunkte

Überprägung durch den Kfz-Verkehr

Die Gestaltung des Straßenraumes und der anliegenden Knotenpunkte hat einen wesentlichen Einfluss auf das Fahrverhalten der Kfz-Fahrer. Einerseits bestehen Wechselwirkungen zwischen Straßenraumeindruck, Geschwindigkeitsniveau und der Verkehrsbelastung. Andererseits werden durch die Flächenaufteilung bzw. baulich gestaltete Nutzungsmischungen die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsarten, sowie bezüglich der Anforderungen im Seitenraum beeinträchtigt. Trotz der Vielzahl an guten Beispielen einer verkehrsberuhigenden und städtebaulich wertvollen Gestaltung in der Stendaler Altstadt befinden sich besonders in der Nähe der Wallanlagen Straßenräume und Knotenpunkte die in überdurchschnittlich hohem Maße durch den Kfz-Verkehr geprägt sind:

- ▶ Knotenpunkt L 15 / L 16 / L 32 (Arneburger Straße, Ecke Schützenplatz)
 - ▶▶ Große Kfz-Verkehrsfläche mit teils unklarer Gestaltung und Führung der Abbiegebeziehungen
 - ▶▶ Zwei Linksabbiegestreifen in den Nordwall bzw. Bergstraße sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht notwendig
 - ▶▶ Verdrängung des Fuß- und Radverkehrs in den viel zu engen Seitenraum
 - ▶▶ Fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Verknüpfungsbereich der Hauptverkehrsstraßen

- ▶ Knotenpunkt Am Dom / Am Pulverturm / Nicolaistraße / Westwall
 - ▶▶ Große gepflasterte Kfz-Verkehrsfläche in der historischen Altstadt mit unnötiger Vorfahrtsstraßen-Regelung
 - ▶▶ Einschränkung der Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge
 - ▶▶ Unterbrechung der wichtigen Fußwegachse entlang der Wallanlage Westwall

- ▶ Straßenzug Westwall / Knochenstraße
 - ▶▶ Fahrbahnbreite von etwa 7 Meter führt zu erhöhten Geschwindigkeiten in einer Tempo-30-Zone
 - ▶▶ Ausbauzustand lädt Kfz-Fahrer dazu ein, in nördlicher Fahrtrichtung über Westwall, Knochen- und Petrikirchstraße abzukürzen (in Richtung der Straße Altes Dorf)

Bestandsanalyse

- ▶ Straßenzug Frommhagenstraße
 - ▶▶ Beidseitiges straßenbegleitendes Parken halb auf den Gehwegen schränkt Fußgänger stark ein
 - ▶▶ Unattraktiver Straßenraum durch fehlendes Grün



Abbildung 2.2: Straßenräume in der Stendaler Innenstadt (Teil 1)

Bestandsanalyse



Abbildung 2.3: Straßenräume in der Stendaler Innenstadt (Teil 2)

Weiterhin ist in einigen Straßenzügen eine Bevorzugung des ruhenden Verkehrs gegenüber den Anforderungen des Fußverkehrs zu beobachten. Dies wird teilweise durch die Verkehrsregelungen gefördert. So soll z. B. auf der Mittelstraße der kaum vorhandene Gehweg zum Parken benutzt werden. Teilweise wird der Raum für Fußgänger auf den bereits schmalen Gehwegen durch Falschparker weiter beschränkt (vgl. Abbildung 2.4).

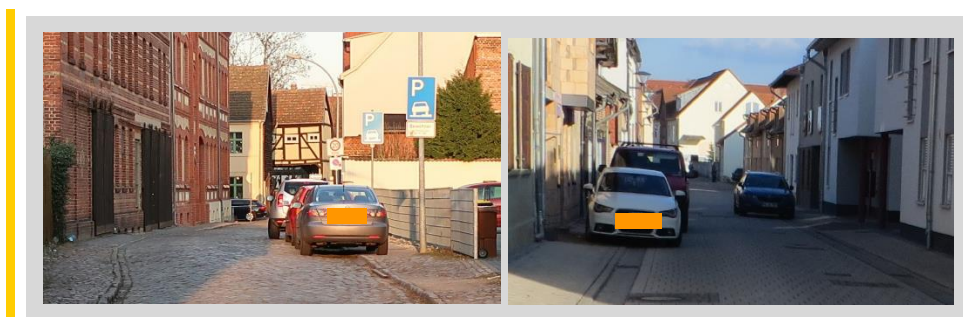


Abbildung 2.4: Ruhender Verkehr auf Fußwegen regelkonform (Beispiel Mittelstraße, vor der Sanierung) und nicht regelkonform (Beispiel Rohrstraße)

Erkennbarkeit der verkehrlichen Regelungen

Die Funktion einer Verkehrsanlage sowie ihre Gestaltung sollen in sich schlüssig sein und keinen Spielraum für Interpretationen liefern. Im besten Fall spricht man von „selbsterklärenden“ Anlagen. In der Stendaler Altstadt sind verkehrliche Einschränkungen und Vorfahrtsregelungen nicht immer eindeutig erkennbar bzw. aus der Gestaltung des Straßenraums ableitbar.

Einige Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für Radfahrer freigegeben (siehe auch Kapitel 2.3.3). In der Einfahrt sind die entsprechenden Ver-

Bestandsanalyse

kehrszeichen dazu längs in Fahrtrichtung angegeben, so dass sie schwer bzw. gar nicht erkennbar sind.



Abbildung 2.5: Mangelnde Erkennbarkeit der Freigabe für Radfahrer in Einbahnstraßen (Beispiel Birkenhagen)

Einige Zufahrten kleinerer Wohnstraßen sind nur für Anwohner freigegeben. An den Zufahrten Sidenbüdel und Ostwall stehen die Verkehrszeichen so, dass sie schlecht oder gar nicht einsehbar sind (das Zeichen 209-30 „vorgeschriebene Fahrtrichtung Geradeaus“ ist nicht aufgestellt). Prinzipiell ergibt sich daraus kein Nachteil, da ortsfremder Verkehr im Regelfall nicht die Wohnstraßen befahren wird. Hier stellt sich dann aber die Frage, ob die Verkehrszeichen im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Verkehrszeichen im Allgemeinen überhaupt notwendig sind.



Abbildung 2.6: Mangelnde Erkennbarkeit Einfahrtverbot (Anlieger frei), Beispiel Ostwall

2.1.3 Rahmenbedingungen im Bereich Winkelmannplatz / Markt

Die Verkehrsorganisation im Bereich des Marktes weist aufgrund der oftmals schmalen Querschnitte eine hohe Anzahl von Einbahnstraßen auf. Gemäß der Anordnung des gesamten Bereichs als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) weisen alle Einmündungen und Kreuzungen eine Rechts-vor-Links-Regelung auf.

Während die auf den Altstadt kern zuführenden Straßen Breite Straße, Bruchstraße, Petrikirchstraße und Teile der Brüderstraße noch in beiden Richtungen befahrbar sind, weisen die kleineren Straßen im Umfeld des Markts eine Einbahnregelung auf, die zum Markt hin oder vom Markt weg bzw. um den Markt herum führt. Durch diese Regelung, die in der Analyse im Frühjahr 2018 bestand, ist der Marktplatz bzw. die Mitte der Altstadt Stendals von und nach allen Richtungen (außer in Richtung Süden) gut erreichbar. Durch die Regelmäßigkeit des Richtungssinns in den Zu- bzw. Abfahrten sind kurze Durchfahrten durch den zentralen Altstadtbereich bspw. über die Marienkirchstraße und Brüderstraße möglich. Es ist möglich, den Markt zur Analyse im Frühjahr 2018 im Uhrzeigersinn zu umrunden und so z. B. die bestgelegenste Parklücke zu suchen.

Für den Radverkehr bedeuten die hohe Anzahl an Einbahnstraßen und die nur im Straßenzug Birkenhagen umgesetzte Freigabe der Gegenrichtung für die Radfahrenden Umwege bei der Fahrt entlang der zentralen Ost-West-Achse zwischen Bruchstraße und Mönchskirchhof. Auch eine Umfahrung der zwischen 10:00 und 19:00 Uhr für den Radverkehr gesperrten Fußgängerzone Breite Straße ist von Nord nach Süd über die „kleine Hallstraße“ aufgrund der nicht Einbahnstraßenregelung nicht möglich. Die alternative regelwidrige Befahrung der Gegenrichtung mit dem Fahrrad stellt spätestens an den anschließenden Knotenpunkten ein erhebliches Sicherheitsproblem dar, da dort Kfz-Fahrer weniger mit Radfahrern aus der Einbahnstraße rechnen. Die historische dichte Bebauung in Form kleiner Gassen und sich direkt an den Straßenecken befindlichen Häuserkanten schränken darüber hinaus die Sichtbarkeit der Verkehrsteilnehmer untereinander ein.

Bestandsanalyse

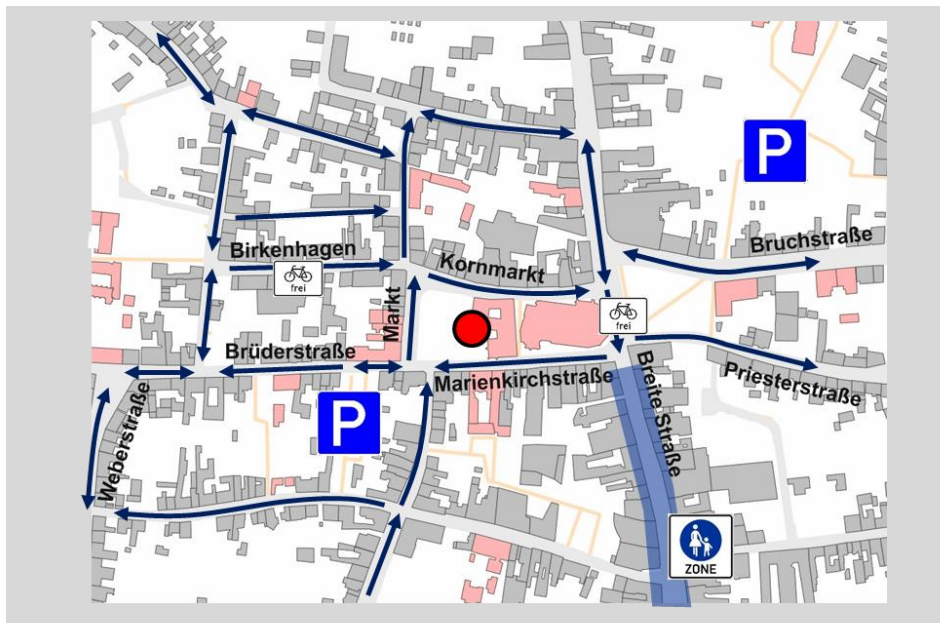


Abbildung 2.7: Prinzipalskizze zur Verkehrsregelung am Markt, Analysestand Frühjahr 2018

Im Zuge der analysierten Verkehrssituation im Frühjahr 2018 kommt es zu einer Vielzahl an kleineren Defiziten:

- ▶ Bedingt durch die Führung der Einbahnstraßen am Markt (Kornmarkt, Markt und Marienkirchstraße) mit dem Uhrzeigersinn befinden sich die dort gelegenen Parkstände auf der in Fahrtrichtung ungünstigeren linken Straßenseite.
- ▶ Die Sichtbeziehungen an der Einmündung des Kornmarkts in die Breite Straße sind aufgrund häufiger Falschparker am Straßenende des Kornmarkts besonders in Bezug auf Radfahrer eingeschränkt und es kommt wiederholt zur Missachtung der Vorfahrtssituation. Aufgrund der Vorfahrtssituation in den Spitzenzeiten kommt es weiterhin zu einer Stauung am Knotenpunkt Breite Straße / Bruchstraße.
- ▶ An der Einmündung der Hallstraße in die Marienkirchstraße bestehen schlechte Sichtbeziehungen der aus der Hallstraße einbiegenden Kfz auf den Verkehr und Fußgänger aus der Marienkirchstraße (und umgedreht).
- ▶ Häufiges Falschparken auf Gehwegbereichen oder an Einmündungsbereichen verschlechtern die Barrierefreiheit und die Sicht auf Fußgänger und Radfahrer.

Bestandsanalyse

Veränderte Verkehrsführung im Oktober 2018

Als erste Reaktion auf die oben beschriebenen Mängel wurde im Oktober 2018 der Richtungssinn der Straßen um den Markt herumgedreht. So können jetzt Kfz von der Breiten Straße kommend nur noch nach rechts in den Kornmarkt einbiegen und müssen somit keine von rechts kommenden Fahrzeuge mehr beachten. Im weiteren Verlauf kann vom Kornmarkt über die Straße Markt zur Brüderstraße oder zur Marienkirchstraße gefahren werden.

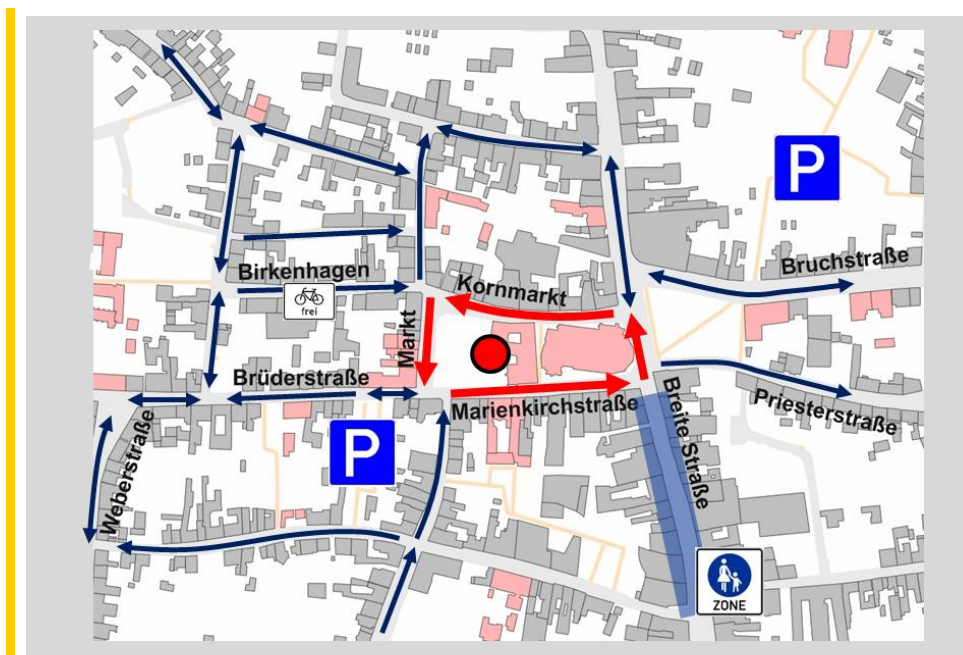


Abbildung 2.8: Veränderte Verkehrsregelung am Markt, Oktober 2018

Folgende Veränderungen bezüglich der obengenannten Defizite werden mit dieser Verkehrsführung erwartet:

- ▶ Die Probleme mit Sichtbeziehungen und Rückstau am Knotenpunkt Breite Straße / Kornmarkt werden behoben.
- ▶ Radfahrer in Richtung Osten verkehren jetzt regelwidrig über den Kornmarkt. Es ist also weiterhin mit von rechts kommenden Radfahrern an der Einmündung Breite Straße / Kornmarkt zu rechnen.
- ▶ Die Attraktivität der Route Breite Straße – Marienkirchstraße – Brüderstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr wird reduziert.

Bestandsanalyse

- ▶ Die Parkstände um den Markt befinden sich nun auf der rechten Straßenseite. Dies verbessert die Rahmenbedingungen bezüglich einer Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung.
- ▶ Die Sichtbeziehungen an der Einmündung der Hallstraße in die Marienkirchstraße werden verbessert. Regelwidrig auf der Marienkirchstraße in Richtung Westen verkehrende Radfahrer sind jetzt noch stärker gefährdet, da mit diesen weniger gerechnet wird.

2.1.4 Rahmenbedingungen auf der Achse Breite Straße / Bruchstraße

Zur Bedienung der Haltestelle Winckelmannplatz (mindestens im Stundentakt) verkehrt der Linienverkehr des Stadtbusses über die Einmündung der Bruchstraße in die Breite Straße. Dabei wird jeweils der breiter angelegte nördliche (Breite Straße) und östliche (Bruchstraße) Knotenpunktarm befahren. Trotz der Befahrung durch den Linienbusverkehr und gemäß der Kfz-Belastung zur Spitzenstunde von bis zu 566 Kfz in der Summe aller Zufahrten ist gemäß RASt 2010¹⁴ die grundsätzliche Anlage als Rechts-vor-Links-Knoten verkehrstechnisch und verkehrsorganisatorisch zu empfehlen.

Die nördliche / östliche und die südliche Zufahrt sind durch eine unterschiedliche Pflasterwahl so gestaltet, dass optisch eine abgknickte Vorfahrtstraße suggeriert wird. Die eigentliche Gleichberechtigung der Zufahrten im Straßenraum (rechts vor links) ist nicht erkennbar. Das gleiche gilt übrigens auch in abgeschwächter Form für die Einmündung des Kornmarktes in die Breite Straße (ebenfalls rechts vor links). Hier wird durch eine Pflasterreihe im Straßenraum ebenfalls eine abknickende Vorfahrt angedeutet, welche es aus der Verkehrsregelung nicht gibt.

¹⁴ Quelle | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006

Bestandsanalyse



Abbildung 2.9: Knotenpunktbereiche Breite Straße / Bruchstraße (links) und Kornmarkt im Frühjahr 2018 (rechts)

Die als Sammelstraßen der Erreichbarkeit der zentralen Altstadt dienenden Straßenabschnitte Bruchstraße und die Breite Straße von Kornmarkt bis zur Landesstraße 15 sind mit einem zur Funktion der Straßen passenden Querschnitt und Fahrbahnbelag (geschliffenes Natursteinpflaster) gestaltet worden. Die Fahrbahnbreite beträgt maximal 6 Meter und unterstützt somit das generelle Langsamfahrgebot in der Altstadt. Die Gehwege sind zugunsten einer Anordnung von Parkbuchten auf beiden Straßenseiten schmäler als das gemäß RASSt 2010 empfohlene Regelmaß von 2,50 m bemessen und schränken die Aufenthaltsfunktion und die Möglichkeiten für Außennutzungen (Gastronomie, Geschäfte) ein. Weiterhin wird in diesem Bereich häufig falsch geparkt (vgl. Abbildung 2.10).

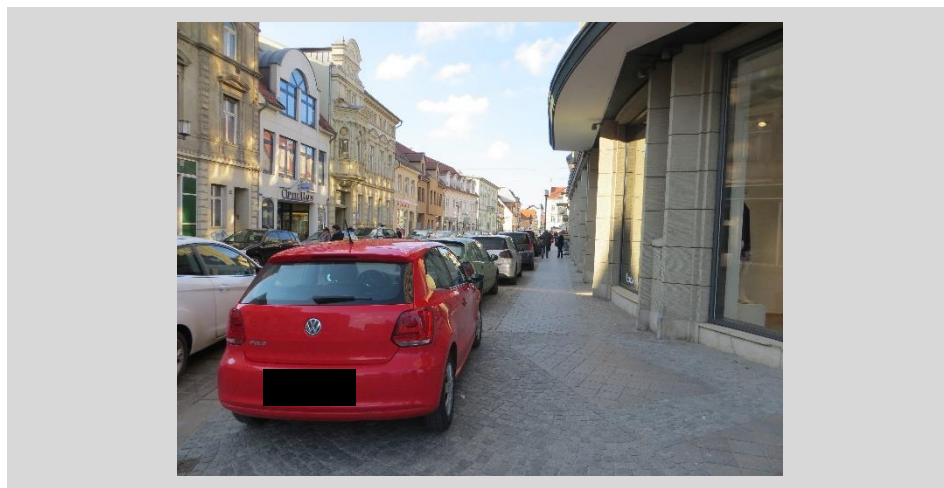


Abbildung 2.10: Seitenraum der Breiten Straße

Bestandsanalyse

2.1.5 Kfz-Verkehrsmengen

Es liegen verschiedene Querschnittsmessungen im direkten Altstadtbereich der Hansestadt Stendal mit automatischen Zählgeräten aus den Jahren 2016 bis 2018 vor. Zusätzlich wurden ergänzend manuelle Verkehrserhebungen durch das Büro Buschmann am 10.04.2018 und 12.04.2018 durchgeführt (in den Zeiten von 6:30 – 9:00 Uhr, 12:00 – 14:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr) und auf Tageswerte hochgerechnet. Die Belastungen der Landesstraßen wurden vom Landesbetrieb zur Verfügung gestellt. Sie stammen zu einem Großteil aus dem Jahr 2010.

Der Ring der Landesstraßen trägt mit Abstand die höchsten verkehrlichen Belastungen. So fahren täglich über 15.000 Kfz auf den Straßen Altes Dorf, Parkstraße, Arneburger Straße und auf dem Südwall. Auch auf der Bismarckstraße ist ein stark erhöhtes Kfz-Aufkommen festzustellen. Außerhalb dieser Hauptverkehrsstraßen sind die Verkehrsbelastungen auf den Straßen innerhalb der Altstadt als eher niedrig einzuschätzen. Sie liegen meist zwischen 2.000-4.000 Kfz am Tag. Auf der Breiten Straße sind hier die höchsten Zählwerte ermittelt worden. Die Achse Breite Straße / Bruchstraße nimmt dabei eine Sonderrolle ein. Aufgrund der Erschließungsfunktion für die nördliche Altstadt und die Funktion als Geschäftsstraße liegen hier deutlich höhere tägliche Verkehrsmengen an. An der nördlichen Breite Straße beträgt die Verkehrsbelastung etwa 6.600 Kfz/24h, an der Bruchstraße etwa 4.900 Kfz/24h. Die Stadtseeallee ist in einer ähnlichen Größenordnung belastet (ca. 4.500 Kfz/24h).

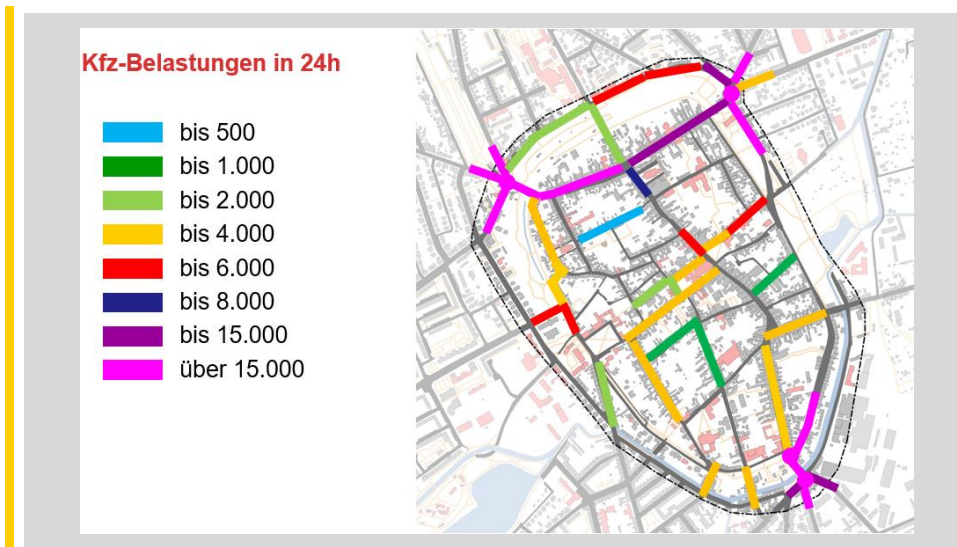


Abbildung 2.11: Kfz-Belastungen in der Altstadt

Bestandsanalyse

Rechnet man an allen bekannten Querschnitten die Anzahlen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge zusammen, ergibt sich ein Tageswert von etwa 17.500 Fahrten je Richtung. Für die Priesterstraße, die Winkelmannstraße und verschiedene Wohnstraßen am Stadtring liegen keine Daten vor. Vereinfacht kann hier ein zusätzliches Aufkommen von etwa 1.500 Kfz/24h je Richtung abgeschätzt werden. Insgesamt fahren somit etwa 19.000 Fahrzeuge jeden Tag in die Altstadt ein und wieder aus. Zu etwa 60 Prozent geschieht das über die nördlichen Zufahrtstraßen (Stadtseeallee, Breite Straße, Bruchstraße). Betrachtet man nur die Achse Breite Straße / Bruchstraße, so trägt diese etwa 1/3 der Belastung an Ein- und Ausfahrten in die Altstadt.

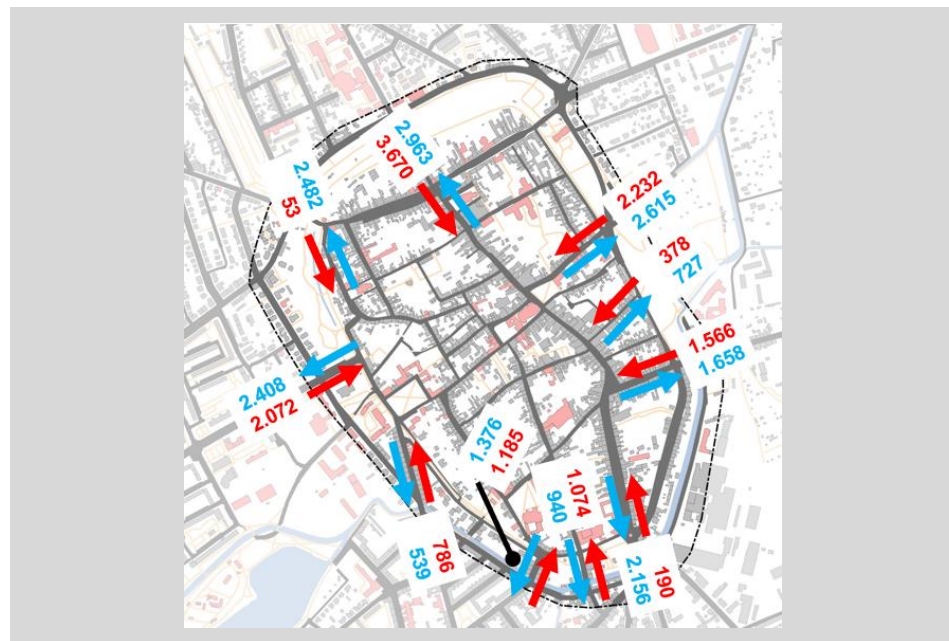


Abbildung 2.12: tägliche Ein- und Ausfahrten der Altstadt

Die Ein- und Ausfahrtbelastungen sind teilweise sehr unsymmetrisch, was auf die Einbahnstraßen-Verkehrsregelungen zurückzuführen ist. Der Schwerverkehrs-Anteil liegt innerhalb der Altstadt insgesamt bei ca. 3 Prozent.

Parallel zum Kfz-Verkehr wurden Radfahrende gezählt. Der Radverkehrsanteil der im April 2018 gezählten Ein- und Ausfahrtquerschnitte in die Altstadt liegt bei durchschnittlich 16 Prozent des gesamten Fahrzeugverkehrsaufkommens. Besonders auffällig ist der hohe Radverkehrsanteil in der nördlichen und östlichen Zufahrt. So wurden an der Brei-

Bestandsanalyse

ten Straße (Nord) ca. 3.500 Kfz und 800 Radfahrer gezählt. Der Anteil der Radfahrer beträgt damit etwa 22 % aller Fahrzeuge in dieser Zufahrt. An der Bruchstraße (Ost) wurden 2.600 Kfz und knapp 400 Radfahrer gezählt (15 %), der zweithöchste erhobene absolute Wert. An der Zufahrt Schade-wachten findet sich mit etwa 25 % der höchste absolute Radfahreranteil. Jedoch sind die absoluten Anzahlen an Radfahrern und Kfz gering. Erklärt werden kann die hohe Anzahl an Radfahrern im Norden und Osten mit dem Straßennetz: dort stehen nur wenige Zufahrtswege zur Altstadt zur Verfügung. Im Westen / Südwesten gibt es deutlich mehr Zuwegungsmög-lichkeiten, so dass sich die Verkehre hier mehr verteilen.

2.1.6 Unfallauswertung

Von der Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord wurden die Unfallkennziffern der Altstadt für die Jahre 2015 bis 2017 zur Verfügung gestellt. In diesem Zeitraum ereigneten sich 958 Unfälle, die sich relativ gleichmäßig auf alle drei Jahre aufteilen. Im gesamten Stadtgebiet von Stendal gab es in die- sem Zeitraum etwa 11.438 Verkehrsunfälle (ebenfalls relativ konstant auf die drei Jahre verteilt).

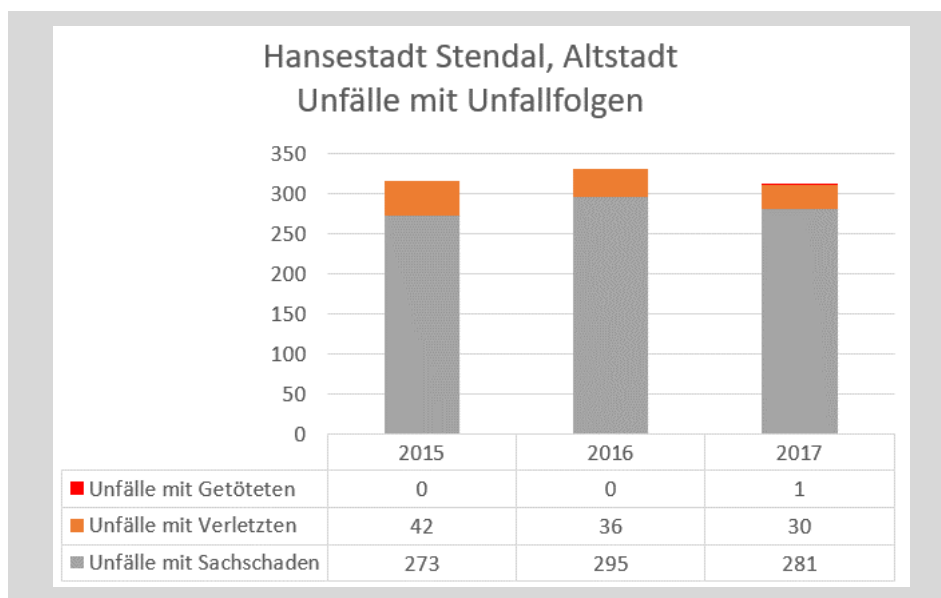


Abbildung 2.13: Unfälle mit Unfallfolgen

Bei ca. 12 Prozent aller Unfälle in der Altstadt war Personenschaden zu beklagen. Hierbei ist in den letzten drei Jahren eine rückläufige Tendenz

Bestandsanalyse

festzustellen¹⁵. Es wurden dabei 110 Personen leicht- und 13 Personen schwerverletzt, ebenfalls mit rückläufiger Tendenz. Eine Getötete war im Jahr 2017 zu beklagen. Trotz dieses Einzelfalls weist die Altstadt von Stendal niedrige Unfallzahlen auf. Dies liegt an der Struktur der Verkehrsunfälle:

- ▶ Fast 45 Prozent der Unfälle sind dem Unfalltyp 7 zugeordnet. Unfalltypen bezeichnen die Situation, aus der heraus ein Unfall geschieht. Unfalltyp 7 bezeichnet einen „Sonstigen Unfall“. Der Typ 7 ist meist bei Unfällen auf privaten Flächen (Supermärkte u. ä.) vermerkt.
- ▶ Es gibt eine sehr niedrige Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern an den Unfällen – beide Gruppen zusammen sind an nur etwa 5 Prozent aller Unfälle beteiligt.

Das niedrige Niveau an Verkehrsunfällen (sowohl in der Anzahl der Unfälle als auch in den Unfallfolgen) ist begünstigt durch die geringen zulässigen Geschwindigkeiten in der Altstadt (Tempo 30, Tempo 20, verkehrsberuhigter Bereich), aber auch in der Rechts-vor-links-Regelung an den Knotenpunkten (senken weiterhin die Geschwindigkeiten, erfordern erhöhte Aufmerksamkeit).

Indirekt ist dies auch daran abzulesen, dass nur etwa 1,5 Prozent der Unfälle bei glatten Straßen (Winterglätte) stattgefunden haben.

Weitere Einzelheiten zu den Unfalldaten, insbesondere die Verteilung der Unfallorte, stehen nicht zur Verfügung. Aus dem Bericht der Verkehrsunfallstatistik 2017¹⁶ der Polizei können aber einzelne Unfallhäufungsstellen entnommen werden, die sich allesamt an den um die Altstadt führenden Hauptverkehrsstraßen befinden:

- ▶ Knotenpunkt Moltkestraße / Stadtseeallee
- ▶ Knotenpunkt L 15 / Osterburger Straße / Scharnhorststraße
- ▶ Knotenpunkt Nordwall / Wendstraße /
- ▶ Knotenpunkt L 15 / L 16 / L 32 (Arneburger Straße / Schützenplatz)
- ▶ Knotenpunkt Nachtigalplatz

Berücksichtigt man, dass in den beschriebenen Unfalldaten für die Altstadt auch die oben genannten Unfallhäufungsstellen im übergeordneten Verkehrsnetz enthalten sind (deutlich höhere Verkehrsbelastungen, höheres

¹⁵ 2015: 42 Unfälle mit Personenschaden; 2016: 36; 2017: 31

¹⁶ Verkehrsunfallstatistik 2017, Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord, Polizeirevier Stendal, Präsentation, vorgestellt am 08.05.2018 im Rahmen des Arbeitskreises

Bestandsanalyse

Geschwindigkeitsniveau), wird deutlich, dass das Niveau der Verkehrssicherheit innerhalb der Altstadt selbst bereits sehr hoch ist.

2.2 Ruhender Verkehr

2.2.1 Stellplatzbestand und Bewirtschaftungsformen

In der Stendaler Altstadt steht eine Vielzahl bewirtschafteter und unbewirtschafteter Parkflächen den Besuchern und Anwohnern zur Verfügung. Die folgende Abbildung enthält eine Darlegung der Situation des ruhenden Verkehrs in der Altstadt Stendals.

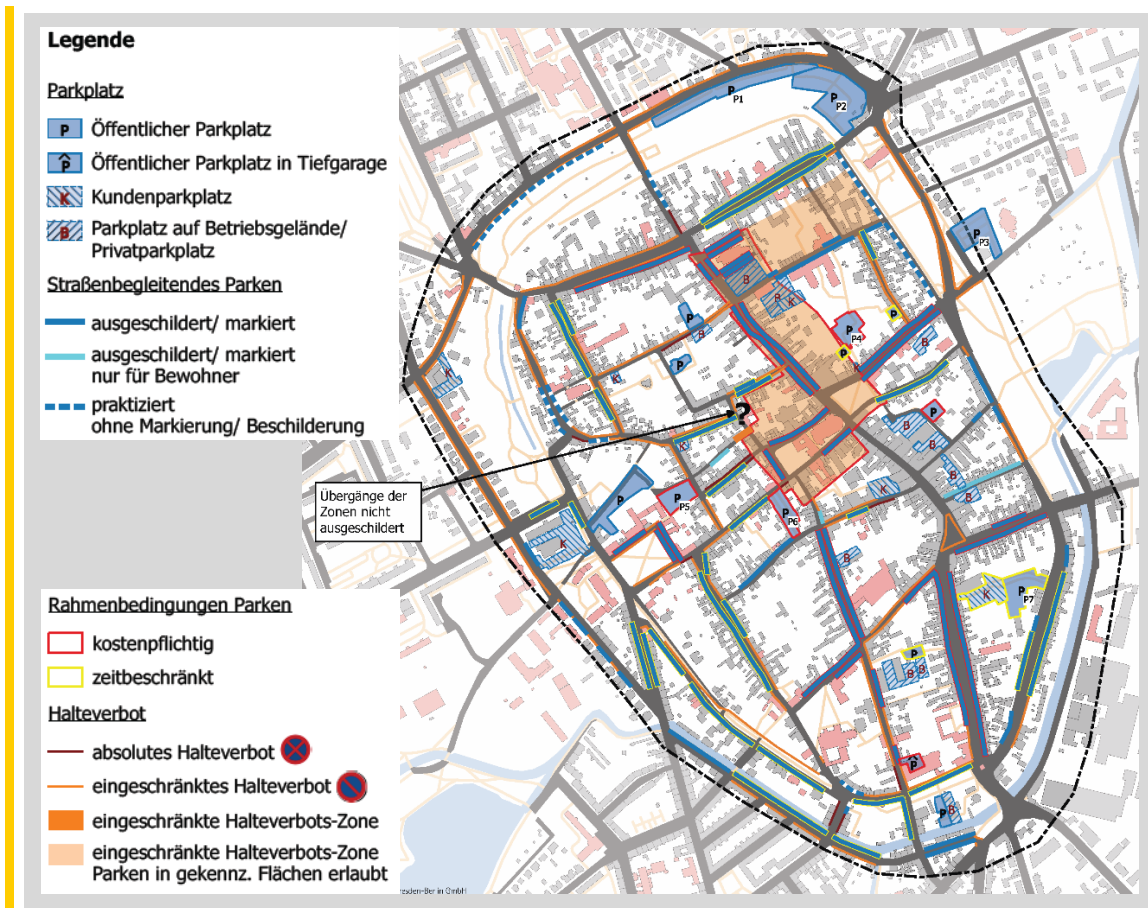


Abbildung 2.14: Ausschnitt Analysekarte ruhender Verkehr¹⁷

¹⁷ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 2.2

Bestandsanalyse

Wie in Abbildung 2.14 dargelegt, sind Breite Straße und der Bereich um den Markt mit einer Halteverbotszone ausgestattet, die Parken in den gekennzeichneten Flächen erlaubt. Auf einigen Straßenzügen sind ebenfalls (streckenbezogene) Halteverbote angeordnet. Zu einem überwiegenden Teil ist das straßenbegleitende Parken aber erlaubt. Das Angebot an Stellplätzen im seitlichen Straßenraum wird durch eine Vielzahl an Parkplätzen ergänzt.

Die wichtigsten zentralen Parkieranlagen in der Innenstadt mit einer Gesamtkapazität von ca. 740 Stellplätzen (von Nord nach Süd) sind:

- ▶ Parkplatz Nordwall (P1): 180 kostenlose Stellplätze
- ▶ Parkplatz Nordwall / Schützenplatz (P2): 160 kostenlose Stellplätze
- ▶ Parkplatz Bruchweg (P3): 116 kostenlose Stellplätze
- ▶ Parkplatz Bruchstraße (P4): 70 kostenpflichtige Stellplätze
- ▶ Parkplatz Wüste Worth (P5): 77 kostenpflichtige Stellplätze
- ▶ Parkplatz Brüderstraße (P6): 70 kostenpflichtige Stellplätze
- ▶ Parkplatz Mühlenstraße: 78 kostenlose Stellplätze
- ▶ Parkplatz Südwall / EDEKA: 68 kostenlose Stellplätze

Das städtische Parkleitsystem führt grundsätzlich zu diesen nummerierten Parkplätzen; ist im Untersuchungsgebiet jedoch teils unvollständig und führt zudem durch die zentrale Innenstadt. So werden zum Beispiel P5 und P6 von der Bruchstraße kommend ausgewiesen, so dass der komplette Altstadtbereich einmal durchfahren werden muss (Bruchstraße, Breite Straße, Marienkirchstraße, Brüderstraße, Mönchskirchhof, Westwall)

Die Bewirtschaftung dieser Stellplätze erfolgt über vier Formen: Entgelt, Beschränkung der Parkdauer über Parkscheibe, freies Parken (ohne weitere Beschilderungen) und einige Bereiche, in denen nur Anwohner mit entsprechenden Ausweisen parken dürfen. Teilweise sind Anwohner von den Bewirtschaftungen (Entgelte, Parkscheiben) ausgenommen.

Kostenpflichtige Bewirtschaftung

Durch die Hansestadt Stendal werden die direkt in der Altstadt gelegenen Parkplätze P4–P6 mit einer Kapazität von 217 Stellplätzen kostenpflichtig bewirtschaftet. Etwa 420 straßenbegleitende Parkflächen in der Altstadt sind mit Parkscheinautomaten ausgestattet. Weiterhin erfolgt eine private Bewirtschaftung mit Kostenpflicht auf den 100 Stellplätzen im Parkhaus Upstall (derzeit für die Öffentlichkeit geschlossen). Ein Überblick über die Staffelung der einzelnen Parkgebühren ist in Tabelle 2.1 dargestellt.

Bestandsanalyse

| Örtlichkeit | Parkgebühr (pro Stunde) |
|---|----------------------------|
| Innenstadt 1A-Lage: Breite Straße, rund um den Markt | 1,00 € |
| Innenstadt 1B-Lage: z. B. Schadowachen, Rathenower Straße, Bruchstraße (P4), nördliche Hallstraße | 0,50 € |
| Randlagen: z. B. Altes Dorf, Wüste Worth (P5), Brüderstraße (P6) | 0,30 € |

Tabelle 2.1: Staffelung der Parkgebühren in der Altstadt

Die Einteilung in kostenpflichtige und (für Besucher) zeitbeschränkte Parkraumbereiche ist in der Stendaler Altstadt sehr komplex. Die verschiedenen „Zonen“ sind nicht scharf voneinander abgegrenzt. Sie gehen teilweise ineinander über. An einigen Stellen liegen kostenfreie Stellplätze neben Stellplätzen mit dem höchsten Stundensatz. Damit ist es schwierig, den Parksuchverkehr über das Instrument der Entgelte zu steuern.

Bewirtschaftung ohne Kostenpflicht

Die Anzahl der kostenfreien Stellplätze in der Altstadt übersteigt die der kostenpflichtigen Stellplätze. So werden im unmittelbaren Altstadtbereich neben den oben beschriebenen größeren kostenlosen Parkplätzen zusätzlich etwa 700 Stellplätze auf kleineren öffentlichen Parkplätzen und als straßenbegleitendes Parken angeboten. Der Anteil der kostenlosen öffentlichen Parkflächen am Gesamtangebot an öffentlichen Stellflächen in der Altstadt beträgt somit ca. 60 Prozent.

Besonders in den kleineren Wohnstraßen ist das Parken mit Parkscheibe werktags überwiegend auf zwei Stunden beschränkt. Der Schwerpunkt liegt damit in den westlichen und südwestlichen Gebieten. Wie beschrieben, sind Bewohner mit Bewohnerparkausweis von der Parkscheibe befreit. In Bereichen wie z. B. der Weberstraße, wo kaum mit Besuchern zu rechnen ist, greift dieses Instrument der Parkraumbewirtschaftung somit teilweise ins Leere. Nur vereinzelt ist kostenloses straßenbegleitendes Parken z. B. in der Deichstraße, am Uppstall, im Ostwall und an der Parkstraße ohne zeitliche Beschränkung möglich.

An der Stavenstraße und der Mittelstraße ist das straßenbegleitende Parken nur für Bewohner mit den entsprechenden Parkausweisen zugelassen.

2.2.2 Bedarfsermittlung Stellflächen

Methodik / Grundlagendaten

Die Abschätzung des Parkraumbedarfs in der Altstadt Stendals erfolgt gemäß der „Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs 2005“ (EAR 05). Es wird eine Bedarfsabschätzung auf Grundlage der Analyse im Rahmen des Verkehrskonzepts (Analysejahr 2017) und bezogen auf einzelne Quartiere in der Altstadt durchgeführt. Dabei wird entsprechend des „integrierten Verfahrens“ auf Basis von den drei wesentlichen Nachfragegruppen Einwohner, Beschäftigte und Kunden das Tageszielverkehrsaufkommen pro Gruppe ermittelt. Dazu liegen laut EAR 05 Erfahrungswerte für verschiedene Gebietstypen vor. Für die Bedarfsermittlung in der Altstadt wurde der Gebietstyp „Stadtkerngebiet im Mittelzentrum“ gewählt. Über eine nachfragegruppenspezifische Belegungsganglinie wird anschließend die Parkraumbelastung über den Tagesverlauf in stündlichen Tageszeit-Intervallen ermittelt. Dabei wird der Anteil der Kurzparker an der Parkraumbelastung gesondert ausgewiesen.

Parkraumangebot

Die Gesamtanzahl der öffentlichen Stellflächen¹⁸ in der Altstadt liegt bei ca. 1.450 Plätzen. Demgegenüber steht ein Angebot von ca. 2.200 Plätzen auf privaten Grundstücken (vgl. Abbildung 2.15).

Dieses vorhandene Angebot ist jedoch nicht gleichmäßig über die Altstadt verteilt. So ist zum Beispiel der Parkplatz mit den meisten Stellplätzen (auf dem Schützenplatz, P1 und P2) relativ weit von der Mitte der Altstadt entfernt. Der Parkplatz P3 am Bruchweg ist nur etwas näher an der Altstadt. Dort finden sich hauptsächlich Stellplätze im Straßenraum (entlang der Fahrbahn). Die Parkplätze P4 (Bruchstraße) und P6 (Brüderstraße) ergänzen das Angebot direkt in der Altstadt, trotzdem ist im Bereich rund um den Markt das vorhandene Potential an Stellplätzen, gemessen an den erreichbaren Einrichtungen (Verwaltung, Einzelhandel) geringer. Stellplätze in unmittelbarer Umgebung zur Fußgängerzone finden sich ebenfalls nur an den angrenzenden Straßenzügen. An einigen Bereichen mit einer hohen Einwohnerdichte, etwa Petrikirchstraße oder Winckelmannstraße, stehen ebenfalls nur Stellplätze entlang der Straßenräume zur Verfügung.

¹⁸ Straßenbegleitendes Parken und öffentliche Parkplätze

Bestandsanalyse

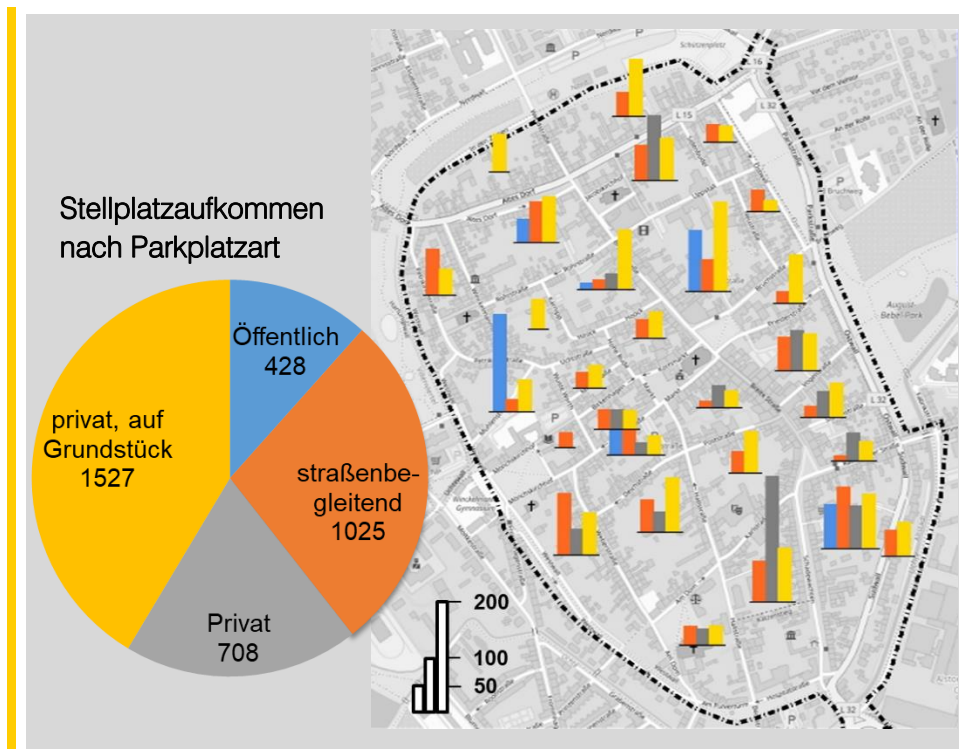


Abbildung 2.15: Stellplatzaufkommen 2014¹⁹

Der ruhende Verkehr in der Altstadt ist geprägt durch einen hohen Anteil des Bewohnerparkens. Bei ca. 4.100 Bewohnern sind 850 Parkausweise ausgegeben, die zum kostenlosen und von der Dauer unabhängigen Parken berechtigen. Dies entspricht einer Auslastung der angebotenen straßenbegleitenden Parkplätze von etwa 83 Prozent.

Bestimmung des Tageszielverkehrsaufkommen

Die Verteilung der Einwohnerdaten pro Quartier wurde für den Datenstand 31.12.2017 von der Hansestadt Stendal bereitgestellt. Insgesamt betrug die Bevölkerungszahl 4.088 Einwohner.

Am Arbeitsort Stendal waren laut Daten der Bundesagentur für Arbeit zum 30.06.2018 17.254 Menschen sozialversicherungspflichtig beschäftigt und 2.041 Menschen geringfügig beschäftigt. Über eine genauere Verteilung der Arbeitsorte innerhalb des Stadtgebiets Stendals liefert die Statistik keine Angaben. Der Anteil der am Arbeitsort Altstadt Beschäftigten wurde somit in Absprache mit der Hansestadt Stendal grob abgeschätzt und auf

¹⁹ Quelle | Hansestadt Stendal, Planungsamt: Stellplatzaufkommen, 01.07.2014

Bestandsanalyse

15 % festgelegt. Für die Bedarfsermittlung wird somit von 2.892 Beschäftigten in der Altstadt ausgegangen, die nach einer Schätzung der Arbeitsplätze in den einzelnen Quartieren verteilt wurden.

Die Angaben über die Gesamtzahl der Verkaufsflächen im Bereich der Altstadt wurden dem „Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Hansestadt Stendal“ (2010) entnommen und betragen insgesamt 19.255 m² Verkaufsfläche. Diese Gesamtzahl wurde anhand von Schätzungen in den einzelnen Quartieren verteilt.

Tabelle 2.2 stellt die Eingangsgrößen und die daraus berechneten Tageszielverkehrsaufkommen (nachfolgend abgekürzt als „TZVA“) dar. Zugrunde gelegt werden dafür folgende spezifische Tageszielverkehrsaufkommen je Nutzergruppe:

- ▶ Spez. TZVA je Einwohner: 0,52 Kfz-Fahrten/24h
- ▶ Spez. TZVA je Beschäftigten: 0,70 Kfz-Fahrten/24h
- ▶ Spez. TZVA je m² Verkaufsfläche: 0,21 Kfz-Fahrten/24h

Einen Sonderfall stellt die Ausweisung des Tageszielverkehrsaufkommens für die Untergruppe der Einwohner mit Bewohnerparkausweis dar. Diese sind im Regelfall auf das Parken im öffentlichen Raum angewiesen, während die restlichen Einwohner oft auf Parkflächen im privaten Bereich zurückgreifen können.

Die für die Bewohner der Altstadt ausgegebenen 850 Bewohnerparkausweise werden je nach Bewohnerparkzone näherungsweise auf die einzelnen Quartiere verteilt und stellen ein gesondertes Tageszielverkehrsaufkommen dar.

Bestandsanalyse

| Quartier | Strukturdaten | | | Tageszielverkehrsaufkommen [Kfz-Fahrten/24h] | | | |
|--------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------------|--|----------------------------|---------------|---------------|
| | Einwohner (gesamt) | Beschäftigte am Arbeitsort | Verkaufsflächen [m ²] | Einwohner | Einwohner (Bewohnerparken) | Beschäftigte | Kunden |
| 1 | 143 | 48 | 599 | 74,4 | 23,0 | 33,4 | 125,8 |
| 2 | 138 | 74 | 86 | 71,8 | 19,8 | 51,8 | 18,0 |
| 3 | 115 | 93 | 171 | 59,8 | 15,0 | 65,2 | 35,9 |
| 4 | 223 | 76 | 856 | 116,0 | 36,7 | 53,5 | 179,7 |
| 5 | 120 | 10 | 257 | 62,4 | 10,8 | 6,7 | 53,9 |
| 6 | 296 | 150 | 2482 | 153,9 | 27,4 | 105,3 | 521,2 |
| 7 | 91 | 48 | 428 | 47,3 | 20,8 | 33,4 | 89,9 |
| 8 | 176 | 189 | 2995 | 91,5 | 25,9 | 132,0 | 629,0 |
| 9 | 124 | 69 | 685 | 64,5 | 26,0 | 48,5 | 143,8 |
| 10 | 84 | 177 | 856 | 43,7 | 23,5 | 123,7 | 179,7 |
| 11 | 172 | 67 | 599 | 89,4 | 15,3 | 46,8 | 125,8 |
| 12 | 110 | 17 | 0 | 57,2 | 17,0 | 11,7 | 0,0 |
| 13 | 104 | 76 | 171 | 54,1 | 26,4 | 53,5 | 35,9 |
| 14 | 73 | 117 | 86 | 38,0 | 17,0 | 81,9 | 18,0 |
| 15 | 31 | 21 | 342 | 16,1 | 7,2 | 15,0 | 71,9 |
| 16 | 193 | 143 | 0 | 100,4 | 24,8 | 100,3 | 0,0 |
| 17 | 189 | 98 | 0 | 98,3 | 24,6 | 68,5 | 0,0 |
| 18 | 105 | 179 | 2054 | 54,6 | 30,3 | 125,4 | 431,3 |
| 19 | 139 | 45 | 171 | 72,3 | 29,7 | 31,8 | 35,9 |
| 20 | 142 | 122 | 86 | 73,8 | 38,9 | 85,2 | 18,0 |
| 21 | 142 | 36 | 257 | 73,8 | 40,8 | 25,1 | 53,9 |
| 22 | 138 | 60 | 0 | 71,8 | 15,5 | 41,8 | 0,0 |
| 23 | 160 | 267 | 941 | 83,2 | 63,2 | 187,2 | 197,7 |
| 24 | 139 | 136 | 1883 | 72,3 | 45,4 | 95,3 | 395,4 |
| 25 | 30 | 76 | 428 | 15,6 | 13,5 | 53,5 | 89,9 |
| 26 | 143 | 167 | 1968 | 74,4 | 73,2 | 117,0 | 413,3 |
| 27 | 354 | 287 | 0 | 184,1 | 96,0 | 200,6 | 0,0 |
| 28 | 214 | 43 | 856 | 111,3 | 41,8 | 30,1 | 179,7 |
| Summe | 4088 | 2892 | 19255 | 2125,8 | 849,5 | 2024,2 | 4043,6 |

Tabelle 2.2: Strukturdaten und Tageszielverkehrsaufkommen je Nutzergruppe und Quartier

Belegungsganglinie / Parkraumnachfrage

In Abhängigkeit der Nachfragegruppe bestehen deutliche Unterschiede beim Parkverhalten. Gemäß der Belegungsganglinien in den EAR 05 für ein „Stadtkerngebiet im Mittelzentrum“ beträgt bspw. die Maximalbelegung der Einwohner in den Nachtstunden 40 % des Tageszielverkehrsaufkommens, während die Maximalwerte der Parkraumbelastung durch Beschäftigte und Kunden in einem Zeitbereich von 10–16 Uhr auftreten.

Ein weiterer Ganglinientyp betrifft den Anteil der Kurzparker an den Werten der Parkraumbelastung. Beispielsweise weisen in den Nachmittagsstunden etwa 80 % der Parkvorgänge der Nachfragegruppe Kunden eine kürzere Parkdauer auf. In der nachfolgenden Abbildung sind die einzelnen angewendeten Ganglinien für die Parkraumbelastung und den Anteil der Kurzparker nach EAR 05 dargestellt.

Bestandsanalyse

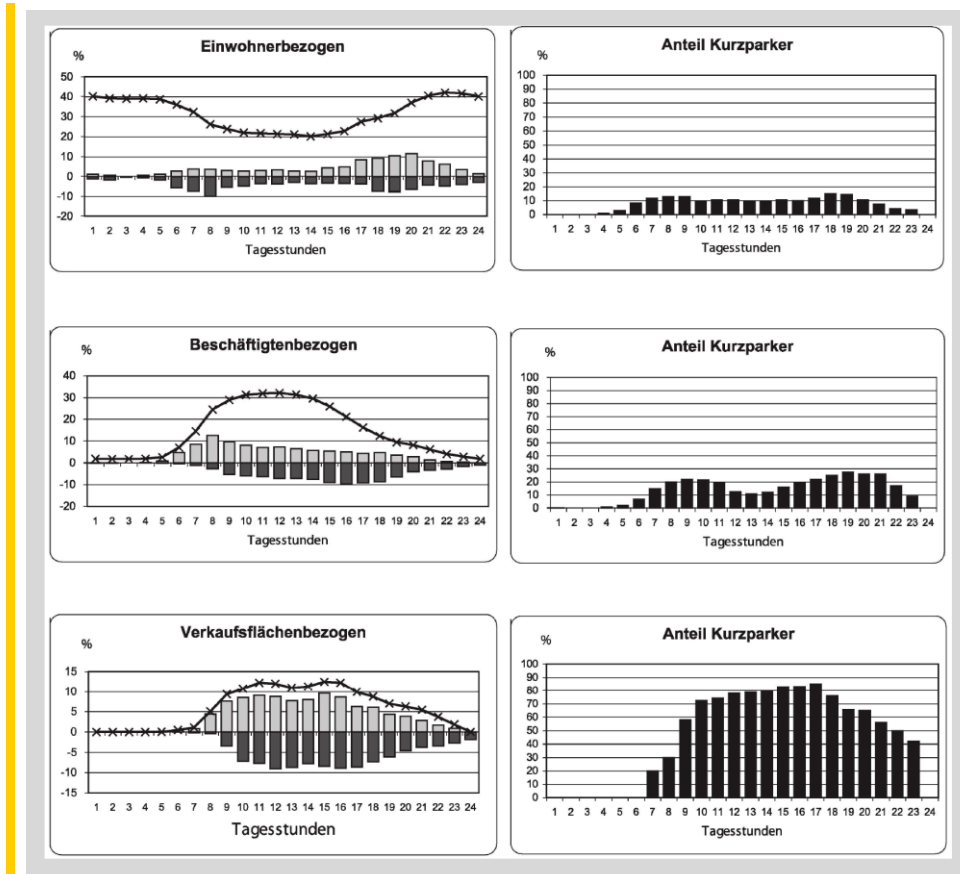


Abbildung 2.16: Spezifische Tagesganglinien für Stadtkerngebiete in Mittelzentren²⁰

Mit der Summierung der spezifischen Ganglinien für die abgeschätzten Tageszielverkehre lassen sich Spitzen in der Parkraumnachfrage für die gesamte Altstadt Stendals erkennen (vgl. Abbildung 2.17). Im Ergebnis dieser Berechnungen konnte als Spitzenstunde mit dem höchsten Parkdruck der Zeitbereich von 10–11 Uhr identifiziert werden (ca. 1.600 Stellplätze werden benötigt). Zu dieser Zeit sind lt. Verfahren die wesentlichen Nutzergruppen Bewohner (mit Bewohnerparkausweis), Beschäftigten in der Altstadt und die Kunden des Einzelhandels auf Stellflächen angewiesen. Auf Kurzzeitparkflächen können zu dieser Zeit größtenteils Kunden zurückgreifen, da Bewohner und Beschäftigte meist eine längere Parkdauer aufweisen.

²⁰ Quelle | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) – Ausgabe 2005

Bestandsanalyse

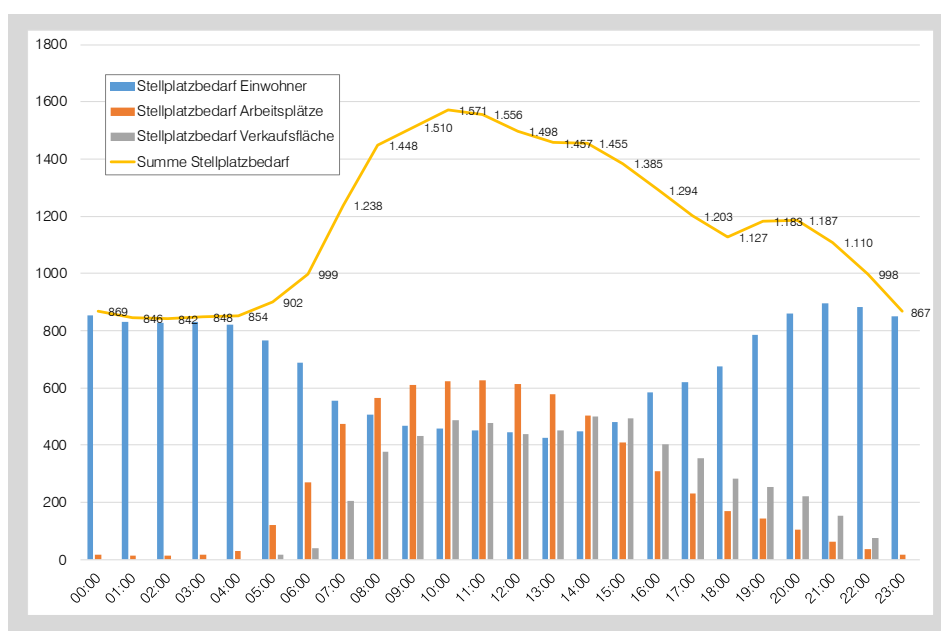


Abbildung 2.17: Parkraumnachfrage Altstadt Stendal

Parkraumbilanzierung / Fazit

In der Summe wird die errechnete Parkraumnachfrage zu jeder Stunde durch das Parkraumangebot innerhalb der Altstadt gedeckt. Der Stellplatzbedarf der Einwohner kann zu jeder Tageszeit (in der Summe betrachtet) ausschließlich durch private Stellflächen gedeckt werden. Jedoch können nicht alle Einwohner auf private Parkmöglichkeiten, bspw. auf dem Grundstück, zurückgreifen und sind somit auf Stellflächen im öffentlichen Raum angewiesen. Auch das Bewohnerparken wird zu jeder Tageszeit in der Summe durch die angebotenen öffentlichen Stellflächen abgedeckt.

Spitzenstunde des Tages (10:00–11:00)

Im Gegensatz zur Gesamtbetrachtung der Altstadt weisen folgende Quartiere im Ergebnis des Verfahrens zur Spitzenstunde 10–11 Uhr ein Parkraumdefizit auf; d. h. dass verkehrlichen Zielen im Quartier eine nicht ausreichende Anzahl an öffentlichen Stellflächen im gleichen Quartier entgegenstehen:

| Quartier | Fehlende Stellflächen | Davon Kurzzeitparker |
|--|-----------------------|----------------------|
| Breite Str. / Bruchstr. / Ostwall / Priesterstr. | 10 | 10 |

Bestandsanalyse

| Quartier | Fehlende Stellflächen | Davon Kurzzeitparker |
|--|-----------------------|----------------------|
| Breite Str. / Priesterstr. / Ostwall / Vogelstr. | 70 | 30 |
| Breite Str. / Vogelstr. / Ostwall / Stavenstr. | 20 | 20 |
| Breite Str. / Stavenstr. / Ostwall / Rathenower Str. | 20 | 10 |
| Südwall / Fabrikstr. | 40 | - |
| Hallstr. / Poststr. / Breite Str. / Karlstr. | 50 | 30 |
| Hallstr. / Marienkirchstr. / Breite Str. / Poststr. | 60 | 50 |
| Hohe Bude / Hock / Breite Str. / Kornmarkt | 40 | 20 |
| Wüste Worth / Uchtstr. / Hohe Bude / Birkenhagen | 10 | - |
| Winckelmannstr. / Rohrstr. / Karnipp / Uchtstr. | 10 | - |
| Karnipp / Rohrstr. / Breite Str. / Hock | 10 | 10 |
| Altes Dorf / In den Zinnen / Wendstr. | 30 | 10 |

Tabelle 2.3: Bedarfsermittlung Stellflächen

Dieses Defizit von insgesamt 370 fehlenden Stellflächen (davon 190 Kurzzeitparker) kann jedoch teilweise durch Überangebote in folgenden Quartieren, in den sich größere Parkanlagen befinden, kompensiert werden:

- ▶ Weberstr. / Brüderstr. / Hallstr. / Deichstr.: 90 zusätzliche Stellflächen (davon 10 Kurzparker)
- ▶ Breite Str. / Uppstall / Neustr. / Bruchstr.: 50 zusätzliche Stellflächen
- ▶ Schadewachten / Rathenower Str. / Südwall: 120 zusätzliche Stellflächen

Bestandsanalyse

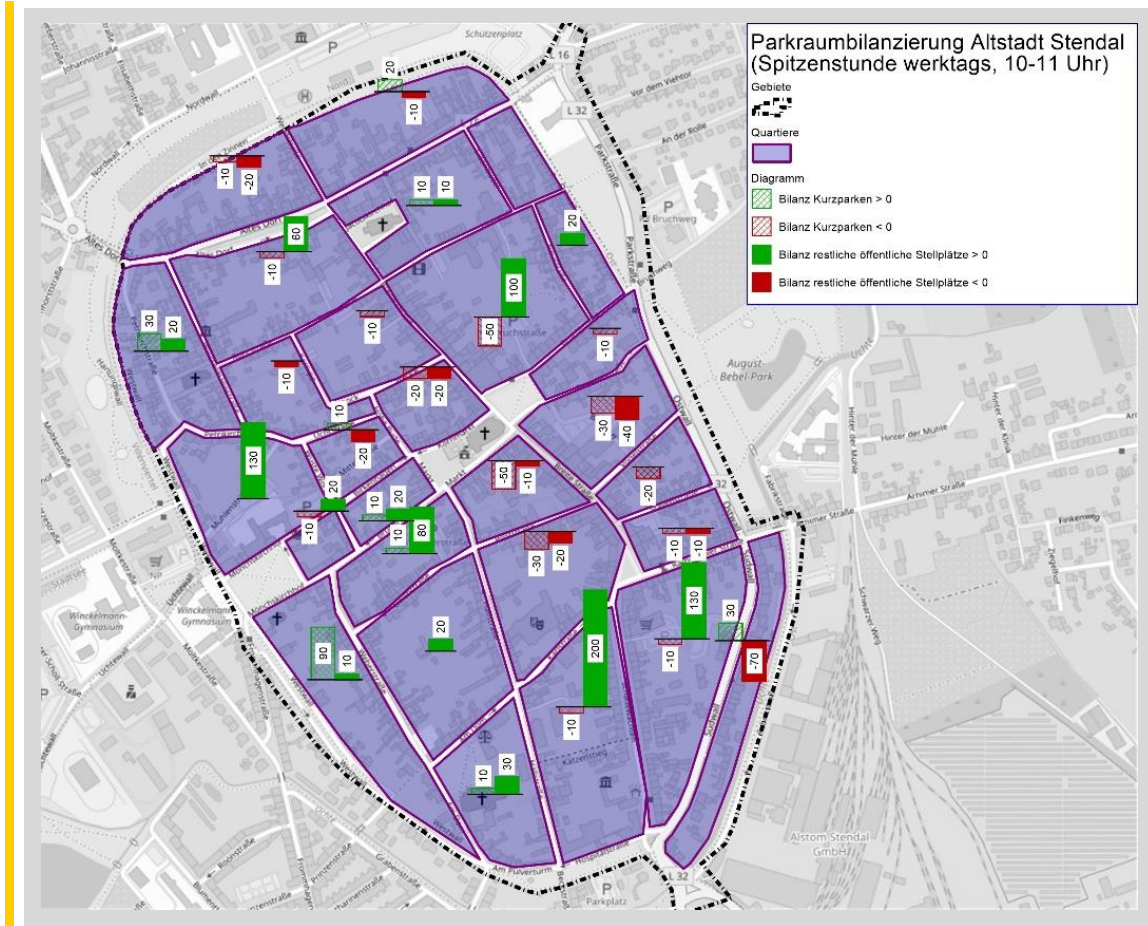


Abbildung 2.18: Parkraumbilanzierung zur Spitzenstunde 10–11 Uhr

Für die Bilanzierung wird angenommen, das Parkraumdefizit und Überangebot in unmittelbar aneinander angrenzenden Quartieren miteinander verrechnet werden können, da die Fußwege zwischen solchen Quartieren in der Regel sehr kurz sind. So können bspw. Kunden und Beschäftigte im Quartier Hohe Bude / Hooch / Breite Str. / Kornmarkt auf das nahegelegene Parkraumangebot an der Bruchstraße zugreifen. Weiterhin können Defizite bei Stellflächen für Kurzzeitparker durch Überangebote bei den restlichen öffentlichen Stellflächen im gleichen Quartier grundsätzlich ausgeglichen werden. Im Gegenzug können Defizite bei den restlichen öffentlichen Stellflächen nicht durch Überangebote bei den Kurzzeitstellflächen kompensiert werden.

Bestandsanalyse

Fazit

Für die besonders wegeempfindlichen Kunden des Einzelhandels in der Fußgängerzone und am Markt reichen jedoch die großflächigeren Parkraumangebote in der Brüderstraße, an der Bruchstraße oder am Schade-wachten nach Betrachtung der Gesamtbilanz nicht vollständig aus.

Für den zentralen Bereich im Umkreis der Fußgängerzone Breite Straße²¹ bleibt somit ein Parkraumdefizit von etwa 50 Stellflächen zur Spitzenstunde bestehen, das mit einem möglichen Ausbau von Parkraumkapazitäten kompensiert werden könnte. Dafür eignen sich, aufgrund der bereits angesprochenen Wegeempfindlichkeit von Kunden des Einzelhandels, besonders die Lagen der Parkplätze Brüderstraße und Schade-wachten. Die weiter entfernten Lagen am Nordwall oder am Bahnhofsparkplatz eignen sich zur Kompensation des beschriebenen Parkraumdefizits in der Altstadt nicht, da sie längere Wege von bis zu etwa 1 km aufweisen. Die Lage am Schlachthof ist vom Winckelmannplatz nur etwa 400 Meter und vom zentralen Bereich der Fußgängerzone Breite Straße etwa 500 Meter entfernt.

Ein Ausbau von Kapazitäten am Schlachthof kommt somit grundsätzlich für die Kompensation des Parkraumdefizits im Umkreis der Fußgängerzone Breite Straße in Betracht. Ein wirtschaftlich erfolgreicher Betrieb dieses Standorts über Parkgebühren ist jedoch fraglich, da in ähnlicher oder geringerer Entfernung zum Stadtkern auch viele kostenfreie Stellflächen zur Verfügung stehen. Prinzipiell sollte das Preisniveau der Parkflächen vom Stadtkern aus zu den angrenzenden Gebieten abfallen und somit dem Ziel dienen, Parkflächen im Stadtkern möglichst nicht von Langzeitparkern nutzen zu lassen.

2.3 Radverkehr

2.3.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen für den Radverkehr sind in der Stendaler Altstadt grundsätzlich als günstig einzuschätzen. Die geringe flächenmäßige Ausdehnung Stendals von etwa 5x4 Kilometern sowie der Altstadt von maximal 1,5 km in Nord-Süd-Richtung und 1,2 km in Ost-West-Richtung stellen ideale Reiseweiten für den Rad- aber auch für den

²¹ Quartiere Breite Str. / Priesterstr. / Ostwall / Vogelstr. und Breite Str. / Vogelstr. / Ostwall / Stavenstr.

Bestandsanalyse

Fußverkehr dar. Die Altstadt, wie auch das Stadtgebiet von Stendal, sind insgesamt durch ein topographisch flaches Profil geprägt.

Größtenteils ist die Stendaler Altstadt durch Radverkehrsanlagen, teils an den zur Innenstadt einfallenden Hauptverkehrsstraßen, teils durch Nebenanlagen – bspw. entlang der Uchte und den angrenzenden Parkanlagen – erreichbar. Die Übergänge zum Netz der Straßen und Wege innerhalb der Altstadt weisen besonders an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen Optimierungsbedarf auf.

Die Hansestadt Stendal zeichnet sich aufgrund der günstigen Rahmenbedingungen durch eine hohe Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel aus. So wurden bei einer Zählung des Radverkehrs während der Spitzenstunden²² am Querschnitt Birkenhagen 685 Radfahrende gezählt. An der Einmündung der Marienkirchstraße / Breite Straße wurden entlang der Breiten Straße im selben Zeitraum 585 Radfahrende erhoben.

Die im Anhang 2.3 hinterlegte und verkleinert in Abbildung 2.19 dargelegte Analysekarte bildet die Rad- sowie die damit auch in Zusammenhang stehende Fußverkehrssituation im Altstadtbereich Stendals ab.

²² Erhebung am 12.04.2018, 6:30 Uhr – 9:00 Uhr / 12:00 – 14:00 Uhr / 15:00 – 18:00 Uhr

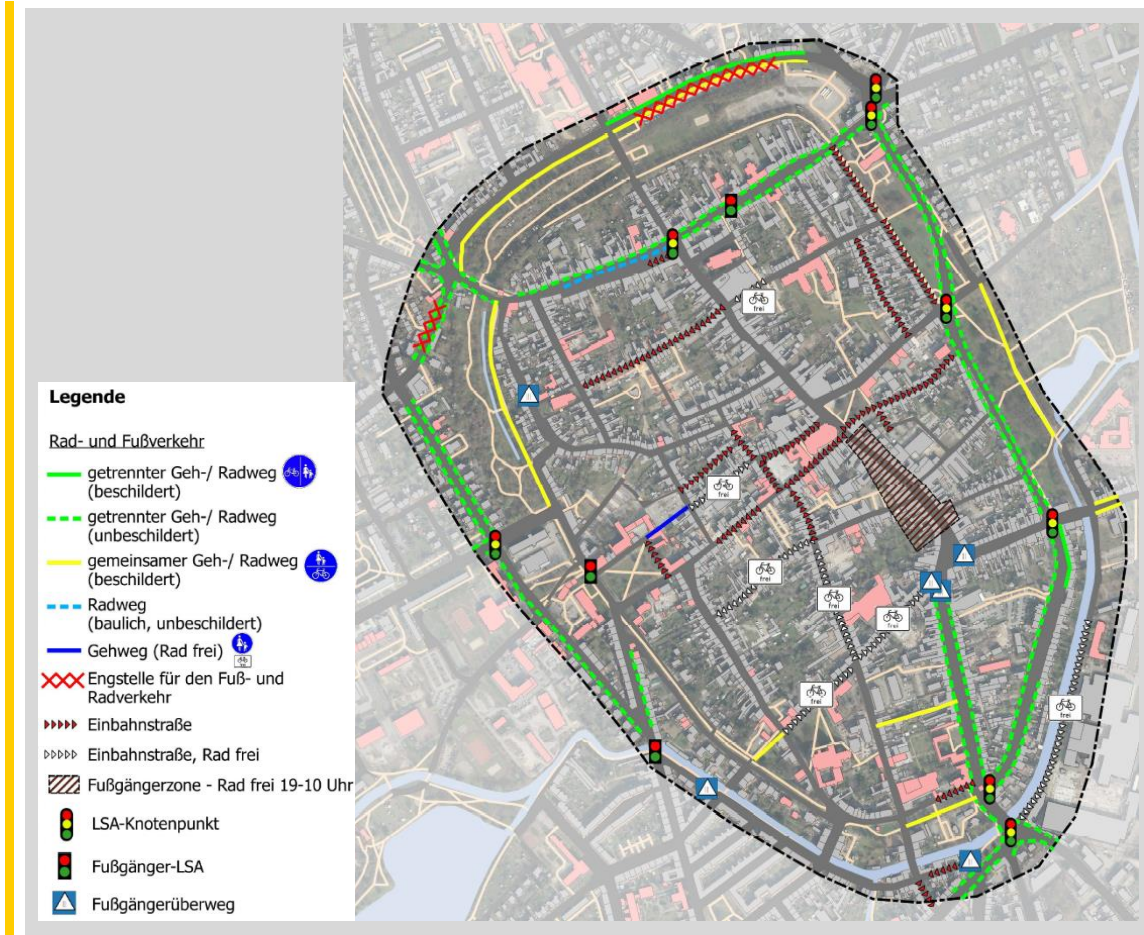


Abbildung 2.19: Ausschnitt Analysekarte Radverkehr²³ (Stand: Frühjahr 2018)

2.3.2 Bedeutende Ziele und Achsen des Radverkehrs

Die wesentlichen Ziele in der Innenstadt für den Radverkehr sind die Schulen und Einkaufsmöglichkeiten. Aus der Lage der Ziele in der Altstadt und der Lage der wesentlichen Verknüpfungsstellen mit den Stadtteilen Stendals ergeben sich folgende wesentliche Achsen des Radverkehrs in der Altstadt:

- ▶ **Zentrale Ost-West-Achse über den Markt:**
 - ▶▶ Uchtewall, Mönchskirchhof, Markt, Bruchstraße, Bruchweg
 - ▶▶ Verbindet die zwei angenehmen Zugangsrouten zur Altstadt entlang der Uchte mit den Schulen am Mönchskirchhof und der zentralen Altstadt

²³ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 2.3

Bestandsanalyse

- ▶▶ Entlang der gesamten Achse derzeit hohes Radverkehrsaufkommen
- ▶ **Zentrale Nord-Süd-Achse über die Breite Straße:**
 - ▶▶ Wendstraße, Breite Straße, (Hallstraße), Schadewachten
 - ▶▶ Kürzeste Verbindung in Nord-Süd-Richtung durch die Altstadt ausgebildet als geradlinige städtebauliche Achse mit einer hohen Vielzahl an Einkaufsmöglichkeiten
 - ▶▶ Im Bereich der Fußgängerzone Breite Straße alternative Führung über die Hallstraße denkbar
- ▶ **Ringführung entlang der Wallanlage:**
 - ▶▶ Den Wallanlagen folgende Radverkehrsanlagen stellen wichtige Verbindungswege zwischen den Verknüpfungspunkten dar
 - ▶▶ Nutzung unterschiedlichster Wege und Radverkehrsanlagen, teils auch weitestgehend parallel verlaufende Routenmöglichkeiten (z. B. Südwall und Fabrikstraße, Nordwall und Altes Dorf / Bismarckstraße)
 - ▶▶ Besonders im Bereich des Westwalls derzeit hohe Nutzung durch Radfahrer (von und zur Fachhochschule Osterburger Straße)
- ▶ **Zweite Ost-West-Achse über den Sperlingsberg:**
 - ▶▶ Prinzenstraße, Prinzengasse, Am Dom, Karlstraße, Rathenower Straße
 - ▶▶ Anbindung der südlichen Stadtbereiche an die Innenstadt und das Privatgymnasium Stendal
- ▶ **Ergänzungachsen Moltkestraße, Scharnhorststraße**
 - ▶▶ Alternativ zur Befahrung der westlichen Wallanlagen

Die folgende Abbildung stellt die wesentlichen Achsen des Radverkehrs schematisch dar.

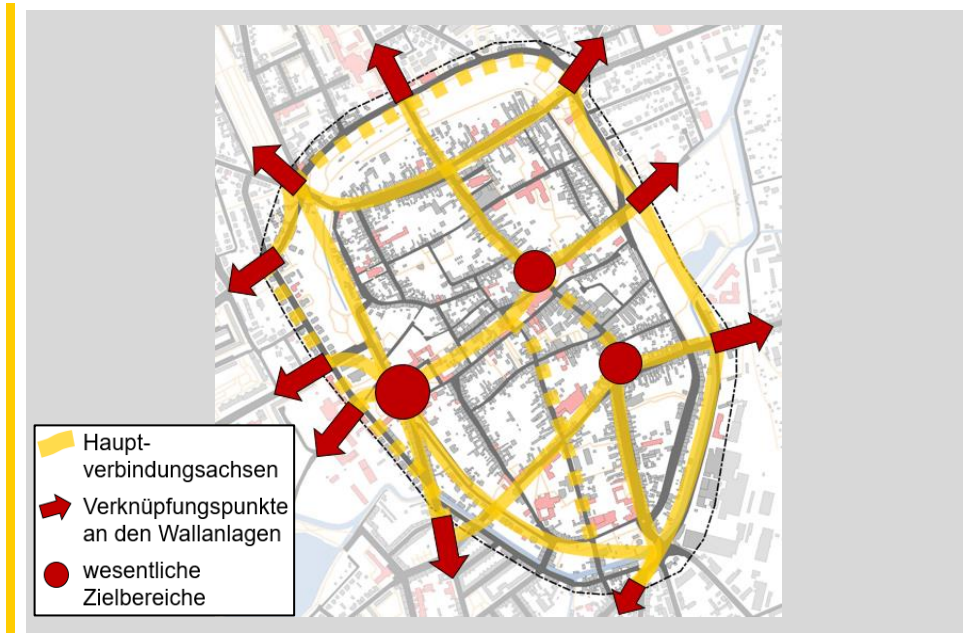


Abbildung 2.20: Achsen des Radverkehrs

2.3.3 Bestehendes Radverkehrsnetz

Die generelle Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen lässt sich auf Grundlage der Verkehrsaufkommen sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ableiten. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) werden hierfür die empfohlenen Einsatzbereiche zusammengefasst (siehe Abbildung 2.21). Dabei wird in folgende grundsätzliche Führungsformen unterschieden:

- ▶ **Mischen:** Es erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn.
- ▶ **Teilseparation:** Für den Radverkehr wird auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen markiert. Alternativ oder parallel ist eine Freigabe der Benutzung des Seitenraumes als Gehweg „Radfahrer frei“ oder als anderer Radweg (ohne Benutzungspflicht) möglich.
- ▶ **Separation:** Der Radverkehr wird getrennt vom motorisierten Verkehr im Optimalfall auf eigenen Anlagen (Radfahrstreifen, Radweg) geführt. Es besteht Benutzungspflicht.

Bestandsanalyse

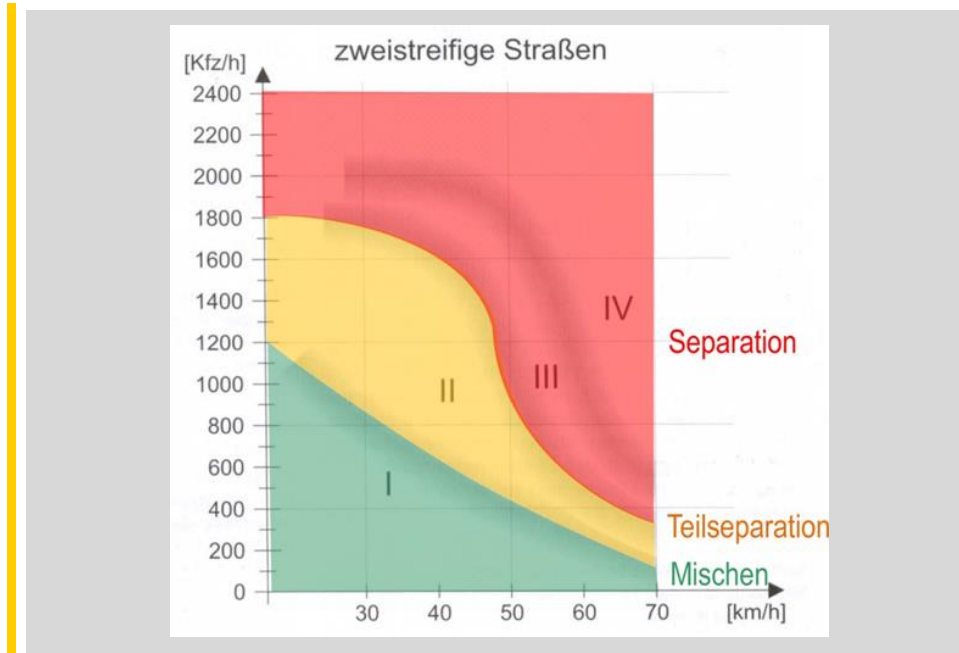


Abbildung 2.21: empfohlene Einsatzbereiche von Radverkehrsanlagen²⁴

Die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr ist gemäß der ERA bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 400 Fahrzeugen pro Stunde (entspricht ca. 4.000–5.000 Kfz/24 h) als verträglich einzuschätzen. Bei höheren Verkehrsmengen wird eine Teilseparation, bei deutlich höheren Verkehrsmengen eine Separation des Radverkehrs empfohlen. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erweitert sich der Anwendungsbereich für den Mischverkehr bis zu einem Verkehrsaufkommen von ca. 800 Fahrzeugen pro Stunde. Die einzelnen Einsatzbereiche lassen sich somit folgenden Straßenzügen im Untersuchungsgebiet zuordnen:

- ▶ **Separation:** Netz der Landesstraßen
- ▶ **Teilseparation:** Moltkestraße, Scharnhorststraße, Nordwall, Stadtseeallee und Westwall (zwischen Moltkestraße und Frommhagenstraße)
- ▶ **Mischen:** restliches Straßennetz

²⁴ Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010

Bestandsanalyse

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.

Auf den Landesstraßen im Untersuchungsgebiet wird das Prinzip der Separation weitestgehend umgesetzt. So wurde bei der Sanierung dieser Straßenzüge meistens ein zur Fahrbahn getrennter Radweg angelegt, der jedoch aufgrund der schmalen Breite nicht als solcher beschildert ist (vgl. Abbildung 2.22). Somit ist strenggenommen entlang dieser Abschnitte gemäß dem Prinzip der Teilseparation das Fahren auf der Fahrbahn für den Radverkehr zugelassen. Ausnahmen von diesem Prinzip befinden sich am Doppelknotenpunkt Schützenplatz, an dem der Radverkehr auf der Fahrbahn – und am Alten Dorf bzw. am Südwall, an denen der Radverkehr auf einer Nebenfahrbahn geführt wird.



Abbildung 2.22: Radweg in der Parkstraße & Nebenfahrbahn Altes Dorf

Auch an der Scharnhorststraße und der Moltkestraße befinden sich im Untersuchungsgebiet getrennte, nicht beschilderte Radwege, die besonders an der Scharnhorststraße auch aufgrund der Grundstücksverhältnisse sehr schmale Engstellen aufweisen (vgl. Abbildung 2.23). Entlang des Nordwalls befinden sich meist entgegen dem vorgeschlagenen Prinzip der Teilseparation benutzungspflichtige separierte Anlagen. So ist auf der Südseite des Straßenzugs ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg vorzufinden, der besonders im östlichen Abschnitt eine sehr geringe Gesamtbreite von nur 1,20 Meter aufweist. Auf der nördlichen Straßenseite des Ostabschnitts ist ein sich im schlechten Zustand befindlicher gepflasterter Gehweg als getrennter Geh- und Radweg beschildert.

Bestandsanalyse

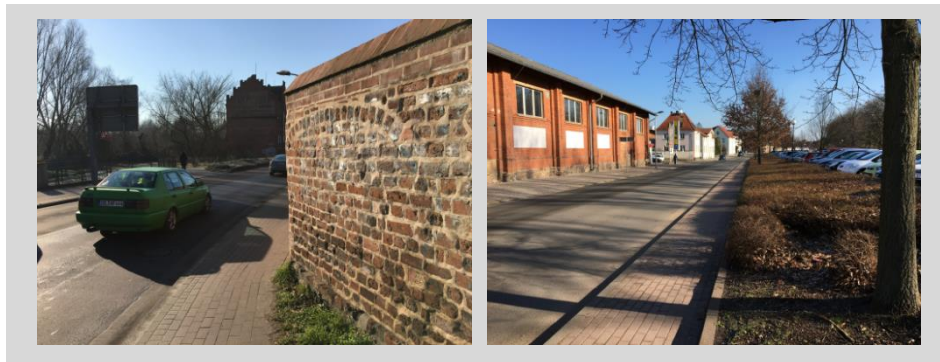


Abbildung 2.23: Radwege in der Scharnhorststraße und am Nordwall

Im weiteren Straßennetz des Untersuchungsgebiets wird die empfohlene Führung des Radverkehrs im Mischverkehr angewendet. Die Fußgängerzone Breite Straße ist für den Radverkehr von 19:00 bis 10:00 Uhr befahrbar.

Außerdem ist das Straßennetz an einigen Stellen aufgrund von Einbahnstraßenregelungen für den Radverkehr nicht durchlässig. Auf der zentralen Ost-West-Achse betrifft dies die potenziell für den Radverkehr attraktiven Straßenabschnitte Kornmarkt, Markt, Brüder-, Marienkirch- und Priesterstraße. Weitere Beispiele in diesem Sinne sind der Ostwall oder die Rohrstraße. Hier besteht Handlungsbedarf hinsichtlich einer systematischen Prüfung der Straßenabschnitte zur Einbahnstraßenfreigabe für den Radverkehr. Besonders entlang der zweiten Ost-West-Achse sind die Karlstraße und die Straße Am Dom bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die Beschilderungen zu den Freigaben sind jedoch häufig schlecht erkennbar und erklärende Piktogramme²⁵ im Straßenraum nicht vorhanden (vgl. Abbildung 2.24 und Kapitel 2.1.2). Der Kfz-Verkehr wird somit nicht auf die reguläre Nutzung durch Radverkehr in Gegenrichtung hingewiesen.

²⁵ Piktogramme können entweder mit farbigen Pflastersteinen eingebracht oder aufmarkiert werden.

Bestandsanalyse

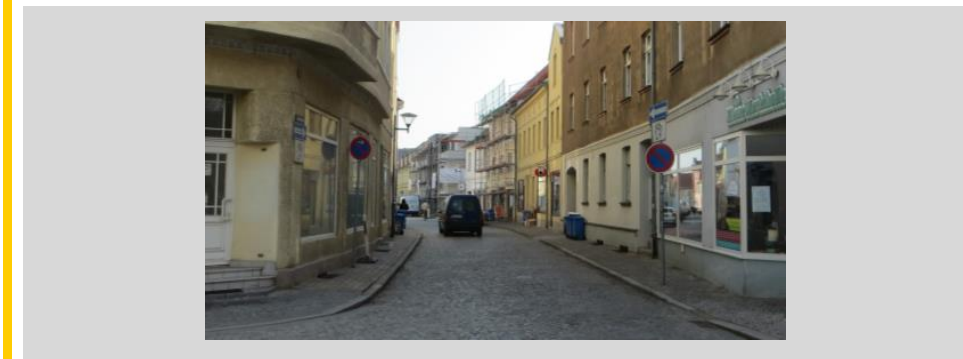


Abbildung 2.24: Einbahnstraßenbeschilderung am Beispiel der Karlstraße

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.

Hinsichtlich Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Radabstellanlagen in der Altstadt ist ein hohes Qualitätsniveau zu verzeichnen. Besonders in den sanierten Straßenräumen handelt es sich in der Regel um Anlehnbügel oder ähnliche Abstellrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. So wurden am Winckelmannplatz und am Markt moderne Radabstellanlagen in größerer Zahl eingerichtet. Entlang der Fußgängerzone Breite Straße, die ein bedeutendes Zielpotenzial für den Radverkehr aufweist, sind regelmäßig einzelne Ständer für jeweils vier Räder aufgestellt, die jedoch nicht den heutigen Anforderungen entsprechen (vgl. Abbildung 2.25). Dementsprechend findet sich in der Fußgängerzone eine Vielzahl an „wild“ abgestellten Fahrrädern.

Bestandsanalyse



Abbildung 2.25: Radabstellanlagen am Winkelmannplatz und „wildes Abstellen“ in der Fußgängerzone Breite Straße

Dennoch besteht hinsichtlich der Anzahl und insbesondere der Qualität der Radabstellmöglichkeiten weiterer Anpassungsbedarf. Neben der Stadt sind hier jedoch auch die Gewerbetreibenden gefordert, zur Verbesserung der Bestandssituation beizutragen. Gerade im privaten Bereich kommen häufig noch sogenannte „Felgenklemmer“ zum Einsatz (vgl. Abbildung 2.26). In Verbindung mit der steigenden Anzahl hochwertiger Elektrofahräder steigt zukünftig auch der Bedarf nach abschließbaren Radabstellmöglichkeiten.



Abbildung 2.26: „Felgenklemmer“ an der Hallstraße und im Upstall

2.3.4 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Im höherwertigen Straßennetz der Landesstraßen und anderer höherbelasteter Straßenzüge ist eine Führung des Radverkehrs im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs an Knotenpunkten noch wichtiger als auf der freien Strecke. Hier bestehen die höchsten Konfliktpotenziale. Bordseitige Radverkehrsangebote sollten deshalb im Knotenpunktbereich rechtzeitig an die Kfz-Fahrbahn heran verschwenkt sowie auf Fahrbahnniveau überführt werden. Bei untergeordneten Einmündungen ist alternativ die Umgestaltung in eine Gehwegüberfahrt möglich. Weiterhin sind Gehwegvorstreckungen ein geeignetes Mittel um die Sicht auf querende Radfahrer und Fußgänger zu erhöhen.

Auch im nachgeordneten Straßennetz innerhalb der Altstadt, das fast vollständig auf gleichwertigen Straßenzügen und Rechts-vor-Links-Regelungen an Knotenpunkten basiert, ist die Erkenn- und Sichtbarkeit des Radverkehrs optimal zu gewährleisten. Besonders an Knotenpunkten mit Einbahnstraßen sind der in Gegenrichtung fahrende Radverkehr und die Erkennbarkeit der Regelung zu sichern. Weiterhin ist der Übergang von straßenunabhängigen Wegen, die vom Radverkehr genutzt werden, in das Straßennetz zu sichern.

Folgend sind einige wichtige Problemstellen im Radverkehr an Knotenpunkten dargestellt.

Bestandsanalyse

Doppelknotenpunkt am Schützenplatz

Der Bereich des Schützenplatzes bildet innerhalb des Radverkehrsnetzes ein bedeutendes Element im Nordosten der Altstadt. Dies betrifft Radverkehr entlang der Wallanlagen und entlang der nördlichen und östlichen Radverkehrsachsen Arneburger Straße und Haferbreiter Weg.

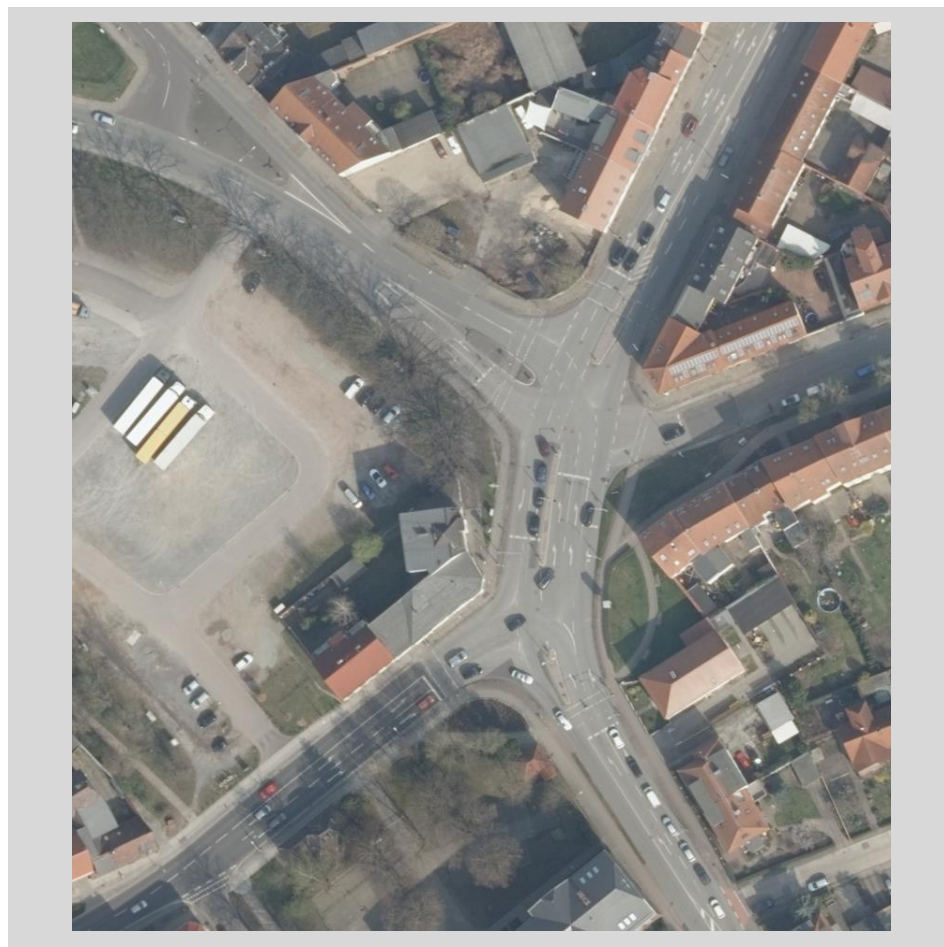


Abbildung 2.27: Ausschnitt Luftbild am Schützenplatz²⁶

In den Zufahrten L 15 (Bismarckstraße) und L 32 (Parkstraße) des Knotenpunkts am Schützenplatz dürfen Radfahrer die Fahrbahn oder die schmalen baulich getrennten Radwege benutzen. An den restlichen Zufahrten sind keine, zumindest beschilderten, Radwege vorhanden. Radfahrende im Seitenraum müssen dabei die Fußgängerfurten über die Zufahrten nut-

²⁶ Quelle | DOP20, Hansestadt Stendal

Bestandsanalyse

zen und indirekt links abbiegen. Unmittelbar am Knotenpunkt ist jedoch auf der westlichen Straßenseite die Benutzung des Gehwegs durch Radfahrer untersagt. Radfahrende müssen somit an dieser Stelle absteigen oder sich vorher auf die stark befahrene Fahrbahn einsortieren (vgl. Abbildung 2.28). Ähnlich gestaltet sich eine Engstelle auf der östlichen Straßenseite, an der der Gehweg für eine Radnutzung nicht die nötigen Breiten aufweist. Die Alternative des generellen Radelns auf der Fahrbahn wird jedoch aufgrund des hohen Kfz-Verkehrs und der Komplexität der Abbiegespuren auch nicht empfohlen und entspricht nicht den Richtlinien der ERA.



Abbildung 2.28: Gehwege auf der westlichen und östlichen Straßenseite des Schützenplatzes

Weiterhin befindet sich die Furt zur Querung der Fahrbahn in der Zufahrt der L 16 (Arneburger Straße) sehr weit abgesetzt vom eigentlichen Knotenpunktbereich, so dass Radfahrer einen Umweg in Kauf nehmen müssen und die Furt oftmals auch nicht als zu benutzende Quermöglichkeit erkennen. Aufgrund einer fehlenden Quermöglichkeit im zentralen Knotenpunktbereich werden linksabbiegende Radfahrer, die den Radweg entlang der L 32 (Parkstraße) benutzen, gezwungen, regelwidrig an den Fußgängerfurten über die L 15 und L 32 zu queren²⁷. Radfahrer, die von der Fahrbahn des Haferbreiter Weges links in den Knotenpunktbereich einbiegen, finden keine Orientierung in Bezug auf die Fahrspuren vor und müssen den komplexen Knotenpunktbereich ohne Führung überqueren.

²⁷ Ähnlich verhält es sich für aus der L 16 und dem Nordwall in den Haferbreiter Weg abbiegende Radfahrer

Bestandsanalyse

Stadtseeallee / Westwall

Die Straßenabschnitte Stadtseeallee und Westwall zwischen der Haltestelle Stadtseeallee und dem Mönchskirchhof stellen einen wichtigen Verteilungspunkt der Radverkehre entlang der zentrale Ost-West-Achse, der Wallanlagen und der Stadtseeallee in die bevölkerungsreichen westlichen Stendaler Stadtteile dar.

Am Knotenpunkt Stadtseeallee / Moltkestraße wird der vorher auf einem Radverkehrsstreifen fahrende Radverkehr in den Seitenraum geführt. Durch diese erwünschte Führung im Seitenraum auf den Gehwegen fahren Radfahrer somit auch im Wartebereich der Haltestelle Stadtseeallee auf den Gehwegen – mit einer sehr engen und unkomfortablen Verschwenkung am südlichen Haltestellenunterstand (vgl. Abbildung 2.29). Im weiteren Verlauf entlang des Westwalls existiert nördlich der Stadtseeallee ein benutzungspflichtiger und rege genutzter gemeinsamer Geh- und Radweg, der südlich der Stadtseeallee in eine Allee übergeht, die jedoch nicht für den Radverkehr freigegeben ist. Eine Überführungshilfe für den Radverkehr, der sich somit auf die Fahrbahn des Westwalls (Tempo 50 mit mittelmäßiger Verkehrsstärke) einordnen muss, ist nicht vorhanden.



Abbildung 2.29: Fuß- und Radwege an der Haltestelle Stadtseeallee und entlang des Westwalls

Uchtewall

Der Uchtewall stellt eine der wichtigsten Verbindungsachsen aus dem westlichen Stadtgebiet hin zu den Wallanlagen, den Schulen im Umkreis des Mönchskirchhofs und der Stendaler Altstadt mit Übergang zur zentralen Ost-West-Route dar.

Bestandsanalyse

Am Knotenpunkt Moltkestraße / Uchtewall ist die östliche Zufahrt zum Winkelmann-Gymnasium mit Pollern abgesperrt. Radfahrer und Fußgänger werden über eine Mittelinsel in den nördlichen Knotenpunktarm geführt. Diese Querungshilfe stellt für Fußgänger eine wichtige Möglichkeit dar, die Moltkestraße zu überqueren – für Radfahrende bedeutet sie jedoch einen Umweg und eine eigentliche Absteigepflicht, da zwischendurch der Gehweg genutzt werden muss (vgl. Abbildung 2.30).

An der Einmündung des Uchtewalls in den Westwall verkehren die meisten Radfahrer über einen diagonalen Gehweg, vorbei an Sitzbänken und einem kleinem Platz, der direkt zur Fußgängerampel führt. Anschließend wird der schmale Gehweg an der Häuserrecke Westwall / Mönchskirchhof oftmals zur Weiterfahrt in Richtung Altstadt genutzt. Dieser in seinem Verlauf offensichtliche, jedoch regelwidrige, Weg wird durch Radfahrer aufgrund der versetzten Einmündungssituation des Uchtewall und des Mönchskirchhofs gewählt. Zudem kann somit ein Linksabbiegen auf der Fahrbahn vermieden werden. Für Fußgänger in diesem Bereich stellt die regelwidrige Nutzung der Gehwege ein Sicherheitsproblem dar. Aber auch für Radfahrer in Richtung Osten kann sich Gefahrenpotential ergeben, wenn gleichzeitig Kfz aus dem Mönchskirchhof ausfahren und diese nicht mit einfahrenden Radfahrenden in die Einbahnstraße rechnen.

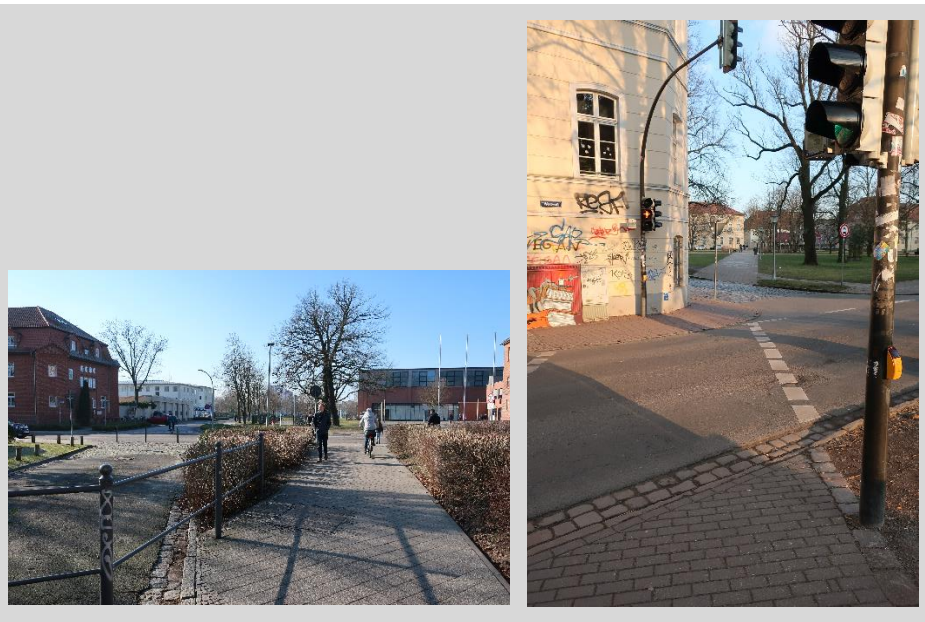


Abbildung 2.30: Querungshilfe Moltkestraße und Ecke Westwall / Mönchskirchhof

Bestandsanalyse

Bruchweg / Bruchstraße

Der Knotenpunkt L 32 / Bruchstraße / Bruchweg liegt auf der zentralen Ost-West-Route und wird von Radfahrern oftmals entlang dieser Relation überquert. Aufgrund des schlechten Straßenzustands des Bruchwegs in diesem Bereich weichen Radfahrende häufig auf den nördlichen Gehweg aus und benutzen die Fußgängerfurt in der nördlichen Knotenpunktzufahrt (Parkstraße). Von dieser queren sie noch im Knotenpunktbereich diagonal auf die Bruchstraße und können mit ebenso verkehrenden Kfz in Konflikt kommen (vgl. Abbildung 2.31).

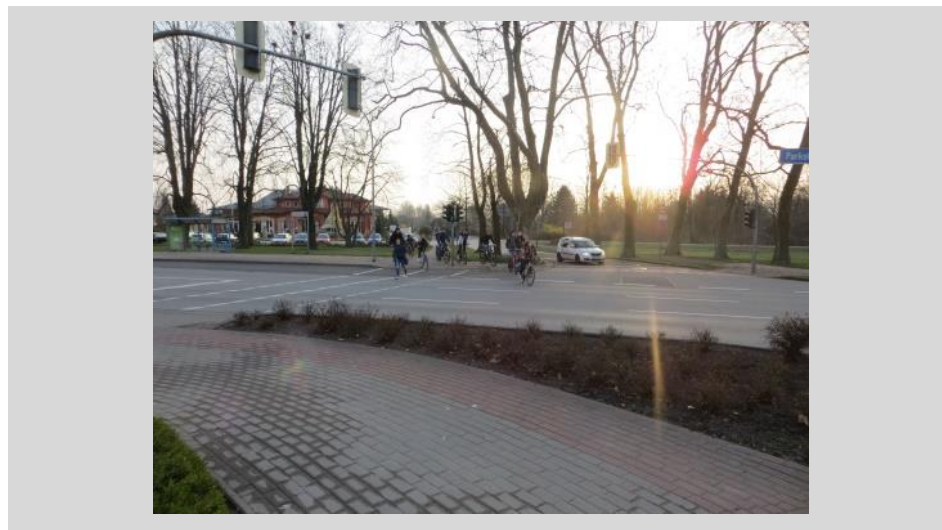


Abbildung 2.31: Querung der Parkstraße durch Radfahrende

Bestandsanalyse

Prinzengasse / Am Dom / Karlstraße

Die Führung des Radverkehrs entlang der zweiten Ost-West-Achse von der Prinzenstraße bis zur Rathenower Straße weist eine Vielzahl kleinerer Problemstellen auf, die Komfort- oder Sicherheitsdefizite aufweisen.

An der Einmündung der Prinzenstraße in die Grabenstraße wird der Radverkehr von und zur Brücke über die Uchte und weiter zur Prinzengasse über einen seitlich gelegenen Fußgängerüberweg geführt, an dem Radfahrer absteigen müssen. Die derzeitige Gestaltung der Querung sichert hingegen Fußgängerquerungen gut ab und sorgt für die nötigen Sichtfelder zum Kfz-Verkehr.

Das unmittelbare Queren wird durch eine Absperrung aus Gründen der Sichtbarkeit der querenden und besonders der von der Brücke kommenden Radfahrer verhindert (vgl. Abbildung 2.32).

Die fortführende Prinzengasse endet an der Einmündung Am Dom / Weberstraße. An dieser Stelle fahren die querenden Radfahrer mit unzureichenden Sichtverhältnissen unvermittelt in den Straßenraum der Weberstraße. Weiterhin wird durch die versetzte Lage der östlichen Zufahrt (Am Dom) der sehr schmale Gehweg vor der Hausnummer 13 befahren.



Abbildung 2.32: Querung Grabenstraße und Gehweg Am Dom

Bestandsanalyse

Der Knotenpunktbereich Hallstraße / Am Dom / Karlstraße besteht aus zwei versetzten Einmündungen der Karlstraße und der Straße Am Dom. Auch in diesem Bereich nutzen Radfahrer regelwidrig den nördlichen Gehweg der Straße Am Dom um direkt in die Karlstraße zu queren (vgl. Abbildung 2.33). Die Benutzung des nördlichen Gehwegs an der Straße Am Dom stellt dabei nicht nur für Fußgänger ein Ärgernis dar, sondern kann auch an den Kreuzungen aufgrund fehlender Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer auf, die den Gehweg befahrenden, Radfahrer zu gefährlichen Situationen führen.



Abbildung 2.33: Gehwegbenutzung durch Radfahrende Am Dom

Bestandsanalyse

Nachtigalplatz / Tangermünder Tor

Der komplexe Doppelknoten mit der Querung der Uchte bildet innerhalb des Radverkehrsnetzes einen Verknüpfungspunkt im Süden der Altstadt. Durch die hohe Bedeutung dieses Knotenpunktbereichs für den Kfz-Verkehr weist die Straßenanlagen eine hohe Trennwirkung für Rad- und Fußverkehr auf und behindern insbesondere die Fahrt oder den Gang entlang der Wallanlagen.



Abbildung 2.34: Ausschnitt Luftbild am Nachtigalplatz / Tangermünder Tor²⁸

Am Doppelknoten Nachtigalplatz / Tangermünder Tor²⁹ bestehen nur im Bereich der Lichtsignalanlage am Nachtigalplatz Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr. Im Umkreis des Tangermünder Tors fehlen

²⁸ Quelle | DOP20, Hansestadt Stendal

²⁹ Knotenpunkt Nachtigalplatz: L 32 / Tangermünder Straße / Bahnhofstraße; Knotenpunkt am Tangermünder Tor: L 32 / Hospitalstraße / Schadowachen

Bestandsanalyse

diese Querungsanlagen. Diese eingeschränkten Möglichkeiten werden der Komplexität des Knotenpunkts mit seiner Vielzahl an einmündenden Straßen und Wegen nicht gerecht. Für den Kfz-Verkehr werden, bis auf das direkte Einfahren aus Süden in den Schadowachten, im Wesentlichen alle Fahrtbeziehungen ermöglicht, Fußgängern und Radfahrern werden dagegen erhebliche Umwege zugemutet bzw. zu regelwidrigem Verhalten provoziert.

Ein markantes Beispiel in diesem Bereich betrifft die Führung des entlang der Wallanlagen fahrenden Radverkehrs. Dieser befährt aufgrund der Einbahnrichtung der Hospitalstraße aus Richtung Westen den gemeinsamen Geh- und Radweg durch die Grünanlagen des Walls. Von diesem muss, zur Weiterfahrt in Richtung Südwall, mit einem erheblichen Umweg von gesamt etwa 150 Metern die Fußgängerfurt am Nachtigalplatz benutzt werden. Die direkte aber regelwidrige Alternative zum Umweg oder zum Absteigen vom Fahrrad führt entgegen der Einbahnrichtung über die Hospitalstraße nördlich des Tangermünder Tors. An den Knotenpunkten mit dem Schadowachten oder dem Südwalls befinden sich solche Radfahrer außerhalb des Aufmerksamkeitsfelds der Kfz-Fahrer.

Auch vom Nachtigalplatz aus Süden kommender Radverkehr hat außerhalb der regelwidrigen Querung des Straßenraums oder der Benutzung der Busspur keine Möglichkeit die direkte Fahrt entlang der zentralen Nord-Süd-Route in den Schadowachten fortzusetzen.

Weiterhin wird die Fahrt entlang der Wallanlagen im Bereich des Uenglinger Tors durch fehlende Querungshilfen unterbrochen. Nähere Ausführungen zu dieser Problematik befinden sich in Kapitel 2.4.2.

2.4 Fußverkehr

2.4.1 Strukturelle und topographische Rahmenbedingungen

Wie auch beim Radverkehr sind die strukturellen und topographischen Rahmenbedingungen für den Fußverkehr von wichtiger Bedeutung. Die kompakten Stadtstrukturen in der Stendaler Altstadt bieten für den Fußverkehr positive strukturelle Rahmenbedingungen.

Neben den straßenbegleitenden Fußwegen existieren in der Stendaler Altstadt auch zahlreiche attraktive Wegeverbindungen entlang der Wallanlagen aber auch durch die Hofbereiche, wie der Katzenstieg zwischen

Bestandsanalyse

Hallstraße und dem Schadowachen oder dem Weg über den Parkplatz Bruchstraße zwischen Uppstall und Bruchstraße.

Eine wichtige Achse für den Fußverkehr bildet die Breite Straße, die im nördlichen Abschnitt als Sammelstraße und im südlichen Abschnitt als Fußgängerzone gestaltet ist. Daran anschließend finden sich um den Markt und südlich des Sperlingsbergs bis in den Schadowachen wichtige Fußgängerbereiche innerhalb der Altstadt. Zwei kleinere verkehrsberuhigte Bereiche, in dem Fußgänger die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen dürfen und Kinderspiel überall erlaubt sind, befinden sich in Nähe der Fußgängerzone. Zum einen mit dem Sperlingsberg direkt südlich an die Fußgängerzone anschließend, sowie zum anderen am Binnhoff (vgl. Abbildung 2.35). Ein weiterer Vorrangbereich für Fußgänger befindet sich an der Jacobikirche (Uppstall).



Abbildung 2.35: Verkehrsberuhigte Bereiche Binnhoff & Uppstall

Viele weitere Straßenquerschnitte innerhalb der Altstadt sind aufgrund des historischen Stadtbildes eng ausgebildet, was teils sehr schmale Gehwege zur Folge hat (siehe Abbildung 2.36). Hinzu kommt noch, dass Gehwege teilweise durch parkende Fahrzeuge belegt sind, die legal wie illegal auf den Gehwegen abgestellt werden (siehe auch Kapitel 2.1.2) Für Fußgänger und auch Radfahrer ergeben sich durch diese Faktoren einige Engstellen im Gebiet der Altstadt.

Bestandsanalyse



Abbildung 2.36: Gehwege Mittelstraße, Sidenbüdel, Uchtstraße

Eine Analysekarte zur Abbildung der Situation des Fußverkehrs im Untersuchungsgebiet befindet sich im Anhang 2.3 (gemeinsam mit der Abbildung der Situation des Radverkehrs).

2.4.2 Querungsmöglichkeiten

Besonders entlang der die Altstadt begrenzenden Hauptverkehrs- und Sammelstraßen bestehen Barrieren für den Fußverkehr in Form von fehlenden Querungsmöglichkeiten. Dies wird einerseits durch die Breite der zu querenden Fahrbahnen, andererseits durch die hohen Verkehrsaufkommen verursacht. Wichtig ist daher, dass in regelmäßigen Abständen sowie an wichtigen Verflechtungspunkten bzw. Gehwegachsen sichere Querungsmöglichkeiten angeboten werden.

Die die Altstadt im Osten begrenzende Landesstraße 32 erzeugt aufgrund ihrer hohen Verkehrsbelastung von über 15.000 Kfz/24h eine hohe Trennwirkung für querende Fußgänger sowie für Radfahrer. Hier fehlen derzeit speziell an der Stavenstraße und an der Straße An der Rolle Querungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 2.37). An den lichtsignalgeregelten Doppelknoten am Schützenplatz und am Tangermünder Tor fehlen wichtige

Bestandsanalyse

Fußgängerfurten zur Querung der L 16 bzw. L 32 (vgl. auch Abschnitt 0). Des Weiteren ist das sehenswerte Tangermünder Tor derzeit aufgrund der Nutzung für die Stendaler Pferdebahn versperrt und somit nicht begehbar. Eine mögliche (Wieder-)Eröffnung des Tores und Begehbarkeit des gesamten Bereichs am Tangermünder Tor wäre sicherlich wünschenswert.



Abbildung 2.37: Fehlende Querungshilfen Stavenstraße & An der Rolle

Ein weiteres wichtiges Beispiel eines Straßenraums mit einer schlechten Überquerbarkeit stellt der Knotenpunkt Nicolaistraße / Am Pulverturm / Am Dom / Westwall dar. Hier müssen entlang der Wallanlagen laufende Fußgänger einen Straßenraum von 36 Metern Länge überwinden – und das bei Tempo 50 und beim Kreuzen der Vorfahrtsstraße Nicolaistraße / Am Dom (vgl. Abbildung 2.38). Besonders für mobilitätseingeschränkte oder für jüngere Verkehrsteilnehmer ist diese Situation sehr gefährlich.



Abbildung 2.38: Knotenpunkt Nicolaistraße / Am Pulverturm / Am Dom / Westwall

Bestandsanalyse

Die Querungsbedingungen auf der L 15 (Altes Dorf) zwischen dem Uenglinger Tor und dem sich westlich anschließenden Kreisverkehr³⁰ sind für die meisten Fußgänger und auch Radfahrer umständlich (vgl. Abbildung 2.39). Die mit abgesenkten Borden erreichbare Mittelinsel auf der Fahrbahn befindet sich in der Mitte des Straßenabschnitts in Verbindung der Gehwege entlang der Wallanlagen. Fußgänger von der Scharnhorststraße in Richtung Nordwall werden mit einer Absperrung vom Queren über den östlichen Kreisverkehrsarm gehindert. Auch der beliebte Geh- und Radweg parallel zur Petrikirchstraße / Knochenstraße ist am Uenglinger Tor vom Alten Dorf nicht direkt erreichbar.



Abbildung 2.39: Querungssituation Altes Dorf (L 15) zwischen Kreisverkehr und Uenglinger Tor

³⁰ Knotenpunkt Uenglinger Straße / Osterburger Straße / Altes Dorf / Scharnhorststraße

2.4.3 Barrierefreiheit

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen jeglicher Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden. Dazu zählt neben der Verbesserung der Infrastruktur für mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne³¹ auch die Schaffung von Straßenräumen die auf die Bedürfnisse älterer Menschen sowie von Kindern eingehen.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Im Bestand ist durch den hohen Sanierungsgrad der Straßenräume innerhalb der Altstadt ein vergleichsweise barrierefreier Zustand im Sinne von möglichst ebenerdigen Flächen erreicht worden. So wurden Borde, auch im Sinne eines attraktiven Stadtbilds, als Flachborde mit einer geringen Höhe ausgebildet. Ein Nachteil dieser flachen Borde ist das regelwidrige Abstellen von Fahrzeugen auf den Gehwegen, was wiederum die Barrierefreiheit dieser Straßenräume einschränkt. In nicht sanierten Straßenräumen wie bspw. der südlichen Hallstraße oder der Petrikirchstraße beeinträchtigen nicht abgesenkte Borde und schlechte Gehwegzustände die barrierefreie Fortbewegung.

Des Weiteren sind Bordabsenkungen an Knotenpunkten ein wesentliches Element für das barrierefreie Queren von Straßen. Nicht abgesenkte Borde befinden sich beispielsweise an der Wendstraße im Zuge der entlang der Wallanlagen verlaufenden Wege. Nicht genügend abgesenkte Borde oder Bordkanten in schlechtem Zustand sind am Mönchskirchhof zu finden (vgl. Abbildung 2.40).

³¹ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und psychisch behinderte Menschen.

Bestandsanalyse

Taktile Bodenelemente für Sehbehinderte sind zum Beispiel am Knotenpunkt L 15 / Wendstraße / Breite Straße oder der Bushaltestelle Winkelmannplatz zu finden, nicht aber flächendeckend im gesamten Altstadtgebiet. Entsprechend des Behindertengleichstellungsgesetzes sollten taktile Bodenelemente speziell an stark belasteten Knotenpunkten und Bus-Haltestellen nachgerüstet werden, was nach und nach im Zuge von Sanierungsmaßnahmen geschehen kann. In den Ausbauplanungen zur Rathenower Straße sind taktile Elemente an der Bushaltestelle beispielsweise bereits enthalten.

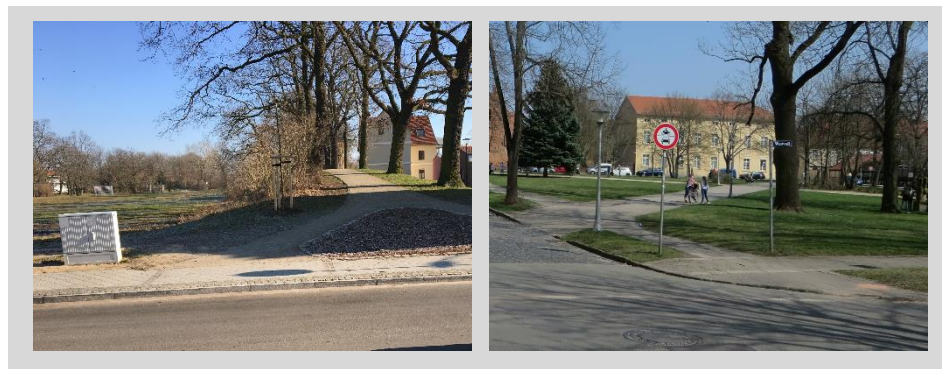


Abbildung 2.40: Bordkanten an der Wendstraße (links) / Mönchskirchhof, Westwall (rechts)

Darüber hinaus erschwert zum Teil eine mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit des schon älteren Kleinpflasters und eines sehr welligen Untergrunds das Vorankommen speziell mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. Abbildung 2.41).



Abbildung 2.41: Gehwegzustand an der Petrikirchstraße (links) / Nordwall (rechts)

2.5 Öffentlicher Personennahverkehr

Der Stadtverkehr in Stendal wird durch die Stendalbus GmbH bedient. Diese betreibt ein dichtes Netz von sechs Stadtbuslinien. An der zentralen Umstiegshaltestelle Hauptbahnhof treffen sich alle Stadtverkehrslinien. Ein weiterer wichtiger Umsteigepunkt im Untersuchungsgebiet stellt die Haltestelle Altstadt dar. Die Altstadt wird von den Stadtbuslinien 901, 902, 903 und 904 bedient, die grundsätzlich im 60-Minuten-Takt verkehren. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Bedienung der Linien 901 und 902 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Die Erschließung durch den Stadtbus auf der Basis eines Haltestellenradius von 400 Metern ist für den Bereich der Altstadt als flächendeckend zu bezeichnen. Dabei fällt jedoch die Bedienung der einzelnen Haltestellen sehr unterschiedlich aus. Vor allem im Bereich der Wallanlagen erfolgt durch Überlagerung der Buslinien und die Taktverstärkung auf den Linien 901 und 902 eine verhältnismäßig dichte Bedienung der Haltestellen. Die in unmittelbarer Nähe zum Markt gelegene Haltestelle Winckelmannplatz wird durch die Linien 903 und 904 jeweils nur im Stundentakt durch Kleinbusse bedient.

Im Anhang 2.4 befindet sich die Karte zur ÖPNV-Erschließung in der Altstadt Stendals. Eine verkleinerte Darstellung der Karte ist in folgender Abbildung enthalten.

Bestandsanalyse

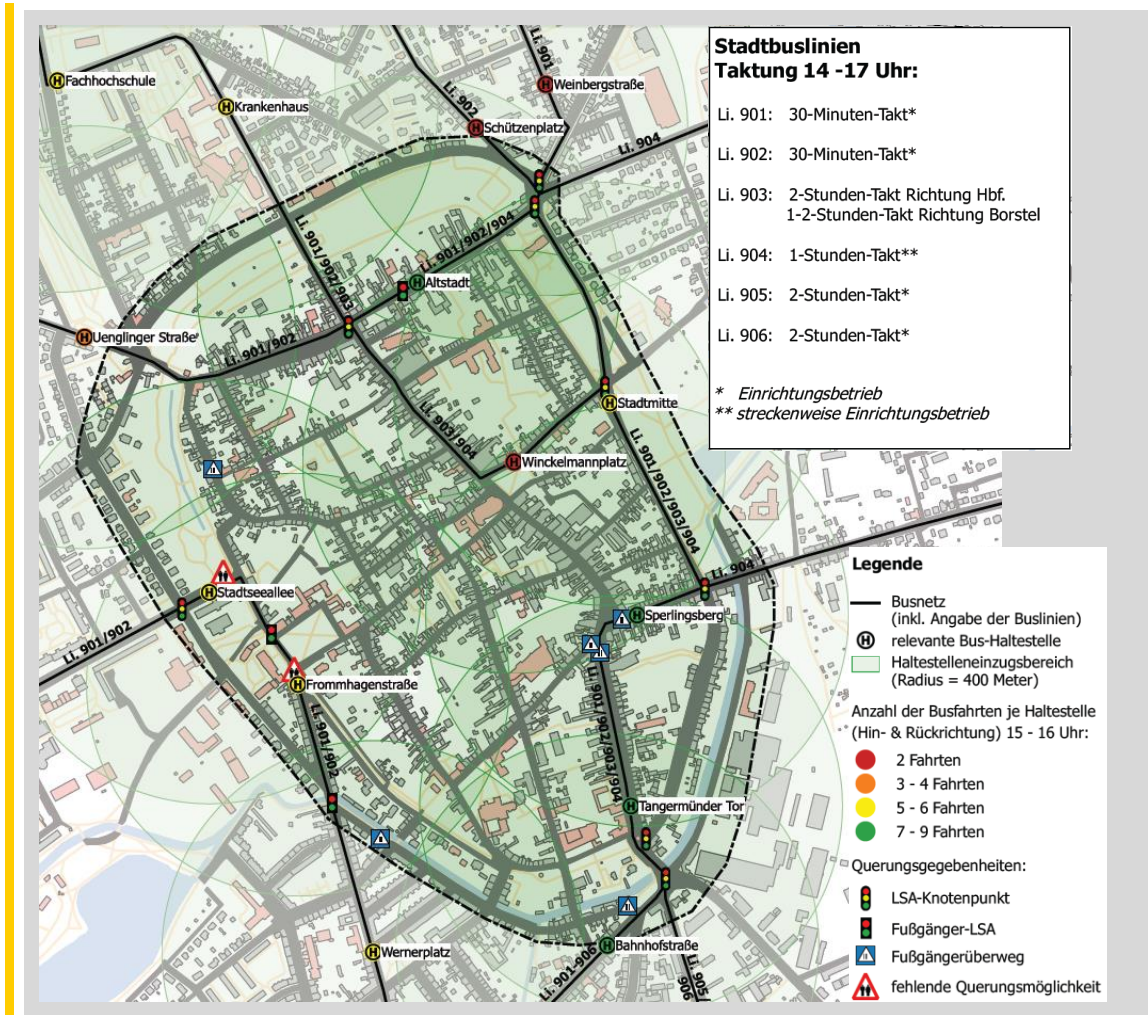


Abbildung 2.42: Ausschnitt Analysekarte ÖPNV³²

Die Haltestellen in der Stendaler Altstadt verfügen über eine generell gute Ausstattungsqualität. An den meisten Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind somit Fahrgastunterstände und Sitzmöglichkeiten vorhanden; dies gilt für die Haltestellen Altstadt, Stadtmitte, Sperlingsberg und Stadtseeallee. Am Tangermünder Tor und in der Frommhagenstraße ist die genannte Ausstattung nur für jeweils eine Fahrtrichtung zu finden. An der Haltestelle Winkelmannplatz fehlen sowohl Sitzmöglichkeiten als auch ein Unterstand.

³² Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 2.4

Bestandsanalyse

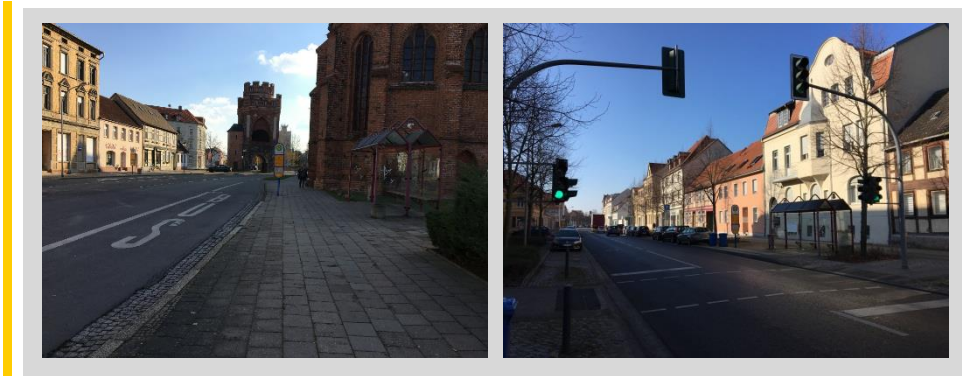


Abbildung 2.43: Haltestellen Tangermünder Tor (vor der Sanierung des Schadewachten) & Altstadt (Bismarckstraße)

An den Haltestellen Frommhagenstraße und Tangermünder Tor bestehen unsichere Querungen, da hier keine Querungshilfen für Fußgänger vorhanden sind. Dieses Fehlen von Querungen birgt ein erhöhtes Gefahrenpotential. Auch an der Haltestelle Stadtseeallee ist die Querung der Fahrbahn nicht optimal gesichert. Hier steht straßenquerenden Fußgängern lediglich eine kleine Mittelinsel zur Verfügung. Direkt am Haltestellenbereich befinden sich sehr kurze Parkstände in Senkrechtaufstellung, die ein flächenhaftes Queren der Fahrbahn in diesem Bereich verhindern.



Abbildung 2.44: Querungsmöglichkeiten im Bereich Frommhagenstraße und Stadtseeallee

2.6 Zusammenfassung in Stärken und Schwächen

Die Rahmenbedingungen für eine stärkere Nutzung des Radfahrens oder des zu Fuß Gehens sind in Bezug auf die Stendaler Altstadt vergleichsweise günstig. So weist die Altstadt aufgrund ihrer Nutzungsmischung (Wohnen, Einkauf, Bildung, Verwaltung) hohe Potenziale für eine „Stadt der

Bestandsanalyse

kurzen Wege“ auf. Viele Radverkehrs- oder Fußverkehrsverbindungen verlaufen durch grundsätzlich attraktive Straßenräume oder Grünanlagen.

Die Stendaler Altstadt weist einen hohen Anteil verkehrsberuhigter Straßen auf. So liegen die täglichen Verkehrsmengen außerhalb der Landes- und Hauptverkehrsstraßen in einem altstadtverträglichen Maß. Probleme durch Parksuch- oder Durchgangsverkehr bestehen in moderatem Umfang. Auch die Häufigkeit schwerer Unfälle ist innerhalb der Altstadt als niedrig einzuschätzen.

Das Netz der die Altstadt umgebenden Hauptverkehrs- und Sammelstraßen zeichnet sich an den meisten wesentlichen Knotenpunkten durch eine hohe Trennwirkung aus. So werden wichtige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer nicht angeboten, oder sind nur unzureichend ausgeführt. Entlang dieser Straßen führen oftmals baulich angelegte Radwege ohne Benutzungspflicht. Die Breite dieser Radwege entspricht jedoch nicht mehr der heutigen Regelbreite von 2,00 m³³.

Durch die Vielzahl an historisch bedingten schmalen Straßenquerschnitten mit den jeweils eingerichteten Einbahnstraßenregelungen weist das Straßennetz in der Altstadt oftmals Barrieren für den Radverkehr auf. Aufgrund dieser Barrieren orientieren sich viele Radfahrer regelwidrig auf die Gehwege.

Die Verknüpfung der attraktiven Straßenräume und Wege für den Fußverkehr ist oftmals verbesserungswürdig. Einzelnen Barrieren bestehen in Form von fehlenden Infrastrukturangeboten zur Querung (Mittelinseln, Bordabsenkungen etc.) oder zur Überwindung von Höhenunterschieden (Treppen).

Die im Anhang 2.5 hinterlegte Defizitkarte fasst die Schwerpunkte der innerhalb der Bestandsanalyse identifizierten (verortbaren und wichtigsten) Defizite zusammen und gibt einen Überblick über deren räumliche Verteilung im Altstadtgebiet. Sie erweist sich zudem als hilfreich, um einen räumlichen Bezug zu den im folgenden Kapitel dargelegten Maßnahmen herzustellen. So wird jedes Defizit durch einen Maßnahmenvorschlag abgedeckt.

³³ Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Dezember 2010

3 Maßnahmen

Grundsätzliches Ziel des Konzeptes ist es, Maßnahmen zu empfehlen, welche zu einer Verbesserung der verkehrlichen Rahmenbedingungen beitragen, die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse verbessern helfen und die vorhandenen Konflikte abbauen. Auf Grundlage der Bestandsanalyse wurde ein breites Spektrum von möglichen Maßnahmen entwickelt.

Die Maßnahmenempfehlungen dienen der Behebung von verkehrlichen Schwachstellen sowie sonstiger erkannter Defizite und legen den Grundstein für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung. Die Nummerierungen der Maßnahmen erfolgten aufgrund redaktioneller Ansätze und stellen keine Prioritätenreihung oder dergleichen dar.

Die Maßnahmen werden nachfolgend übersichtlich nach einem einheitlichen Schema dargestellt:

- ▶ **Ausgangssituation und Ziele:** Wo liegen die Defizite? Wo werden Verbesserungspotenziale gesehen? Was soll erreicht werden?
- ▶ **Beschreibung und Beurteilung:** Was soll wie getan werden? Wie wird die Maßnahme vom Gutachter bewertet?
- ▶ **Weitere Informationen:** Die folgenden Eckdaten jeder Maßnahme werden in einer Tabelle zusammengefasst:

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--|---|---|
| Zuordnung zu einer der drei Kategorien: <ul style="list-style-type: none"> ▶ innerhalb von 2 Jahren nach Beginn umsetzbar ▶ Vorlauf für konkrete Planung erforderlich ▶ komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig | Wer ist verantwortlich für die Durchführung der Maßnahme? | Mit welchen anderen Maßnahmen bestehen Wechselwirkungen, wo herrschen Abhängigkeiten? |

Tabelle 3.1: Beispieldarstellung weiterführende Informationen

Die strukturierte Darlegung erfolgt separat für Einzelmaßnahmen oder – wenn verschiedene Maßnahmen einen inhaltlichen Zusammenhang besitzen –

Maßnahmen

zen, von welchem eine gewisse Abhängigkeit ausgeht – übergreifend als Maßnahmenblock.

| Nr. | Titel | Unterpunkte |
|-----|--|---|
| M1 | Verkehrsregelung im Bereich Winkelmannplatz / Markt | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Knotenpunkt Breite Str. / Bruchstr. ▶ Knotenpunkt Breite Str. / Kornmarkt ▶ Knotenpunkt Breite Str. / Priesterstr. / Marienkirchstr. ▶ Verkehrsführung um den Markt ▶ Breite Straße zwischen Bruchstr. und Hoock |
| M2 | Bessere Verknüpfung der Abschnitte der Wallanlagen für Fußgänger und Radfahrer | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Querungen folgender Straßenzüge: <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ Wendstr. ▶▶ Bismarckstr. ▶▶ Parkstr. in Höhe „An der Rolle“ ▶▶ Frommhagenstr. ▶▶ Am Tangermünder Tor ▶ Überprüfung der Beschilderung der einzelnen Abschnitte |
| M3 | Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs Arneburger Str. / Parkstr. / Nordwall / Bergstr. / Haferbreiter Weg | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Führung Kfz-Verkehr ▶ Führung Radverkehr |
| M4 | Prüfung der Befahrung der Fußgängerzone Breite Str. durch Radfahrer | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufzeigen von Randbedingungen für die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer ▶ Vorschlag für alternative Führung |
| M5 | Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs am Tangermünder Tor | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorschläge zur Begehung / Erlebbarkeit des Geländes am Tangermünder Tor ▶ Schaffung Querungsmöglichkeiten, besonders über den Südwall und am Nachtigalplatz |
| M6 | Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Nicolaistr. / Am Dom / Am Pulverturm / Westwall | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, besonders im Zuge des Westwalls ▶ Verkehrsberuhigende Gestaltung ▶ Freihalten von Sichtfeldern |

Maßnahmen

| Nr. | Titel | Unterpunkte |
|-----|--|---|
| M7 | Attraktivierung der Radverkehrsverbindung Uchte-wall / Mönchskirchhof / Birkenhagen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Prüfung der Öffnung von Einbahnstraßen ▶ Einführung von Fahrradstraßen ▶ Führung des Radverkehrs über den Westwall und über die Moltkestr. ▶ Verknüpfung mit der vorgesehenen Verkehrsführung am Markt ▶ Führung der Fußgänger und Radfahrer am Knotenpunkt L 32 / Bruchstr. / Bruchweg |
| M8 | Attraktivierung der Radverkehrsverbindung Prinzenstr. / Am Dom / Karlstr. | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Querung der Grabenstr. ▶ Querung des Westwalls ▶ Anknüpfungspunkt Prinzen-gasse – Am Dom ▶ Führung und Sichtbarkeit des Radverkehrs in der Karlstr. |
| M9 | Umgestaltung des Straßenzugs Stadtseeallee / Westwall / Knochenstr. | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Verengung des Straßenraums <ul style="list-style-type: none"> ▶▶ zur Geschwindigkeitsminimierung ▶▶ zur Vermeidung von Durchgangsverkehr ▶ Führung der Radfahrer an der Stadtseeallee im Bereich der Haltestelle ▶ Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer |
| M10 | Radverkehrs- und Fußgängerführung in der Scharnhorststr. und den angrenzenden Kreisverkehren | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vereinheitlichung der Radverkehrsführung an der Scharnhorststr. ▶ Anknüpfungspunkte für den Radverkehr an den angrenzenden Kreisverkehren |
| M11 | Nutzungskonzept für den Straßenzug Nordwall | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Richtlinienkonforme Radverkehrsführung |
| M12 | Überarbeitung des Konzeptes für den ruhenden Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hinweise zum Parkleitsystem im Hinblick auf Verkehrsberuhigung und -sicherheit in der Innenstadt ▶ Hinweise zur Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt |
| M13 | Veränderungen in der Verkehrsorganisation zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Prüfung der Ausweitung von verkehrsberuhigten Bereichen |
| M14 | Hinweise zur Straßenraumgestaltung | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Materialmix ▶ Umgang mit Flachborden |

Maßnahmen

| Nr. | Titel | Unterpunkte |
|-----|---|---|
| M15 | Vorschläge für Anwendungsmöglichkeiten neuer Mobilitätsformen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Weiterentwicklung Mobilitätszentrale / Mobilitätsplattform ▶ Quartiersbezogene Sharing-Angebote/ Mobilitätskarte ▶ Förderung der Elektromobilität ▶ Betriebliches Mobilitätsmanagement |
| M16 | Vorschläge zur Verbesserung von Radabstellanlagen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Aufzeigen von Handlungsmöglichkeiten im Hinblick auf einzelne Akteure |
| M17 | Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrer prüfen | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vorschläge zur Freigabe in drei Kategorialeinstufen |
| M18 | Hinweise zur Beschilderung und Erkennbarkeit des Radverkehrs im Innenstadtbereich | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Vor allem an Einbahnstraßen |

Tabelle 3.2: Maßnahmenliste

3.1 M1: Verkehrsregelung im Bereich Winckelmannplatz / Markt

Ausgangssituation und Ziele

Trotz im Oktober 2018 erfolgten teilweisen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Markt (vgl. Abschnitt 2.1.3) bestehen im zentralen Bereich der Altstadt einige Defizite besonders in Bezug auf die Sicherheit und direkte Führung des Radverkehrs weiter fort. Weiterhin ist die Erkennbarkeit der wichtigen Ost-West-Radachse im Straßenraum nicht gegeben. Für entlang der zentralen Ost-West-Achse in Richtung der Bruchstraße verkehrende Radfahrer ist die Benutzung des Kornmarktes nicht möglich. Somit ist ein Umweg über die Straßen Markt und Marienkirchstraße notwendig. Die bestehende Freigabe des Birkenhagens für Radverkehr in Gegenrichtung ist im Straßenraum nicht optimal erkennbar. Weiterhin schränken einzelne meist falsch parkende Fahrzeuge die Sichtbeziehungen bzw. die Benutzbarkeit der Gehweganlagen stark ein. Auch wird eine wesentliche Reduzierung der Kfz-Verkehre und weitere Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich Winckelmannplatz / Markt durch eine bloße Drehung des Einbahnrichtungssinns nicht erreicht.

Maßnahmen

Am Knotenpunkt Breite Straße / Bruchstraße sollten einzelne Anpassungen umgesetzt werden, die die gleichberechtigte Verkehrssituation verdeutlichen. Es soll also die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer weiter geschärft werden. Maßnahmen, die Fußgänger oder Radfahrer durch bauliche Gestaltungen vom Kfz-Verkehr trennen oder kanalisieren sind im städtebaulichen und verkehrsorganisatorischen Kontext an diesem Knotenpunkt nicht zu empfehlen.

Aufbauend auf der im Oktober 2018 veränderten Verkehrsführung werden im Folgenden Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität aufgeführt. Weiterhin steht die Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer am Knotenpunkt Breite Straße / Bruchstraße im Fokus der Maßnahme.

Beschreibung und Beurteilung

Verbesserung der Fahrmöglichkeiten für den Radverkehr

Zur Verbindung der Bruchstraße und des Birkenhagens entlang der zentralen Ost-West-Achse sollte die Öffnung des Kornmarkts für Radfahrer gegen die Einbahnrichtung geprüft werden.

Die gemäß der ERA 2010 geforderten Bedingungen zur Freigabe des Radverkehrs in die Gegenrichtung werden im Straßenraum des Kornmarkts grundsätzlich erfüllt. So liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter 30 km/h und die Verkehrsführung stellt sich als übersichtlich und weit einsehbar dar. Zusätzlich zur Fahrbahnbreite von etwa 3,20 Metern sind Schutzräume für Radfahrer, wenn nötig, im südlichen Straßenraum am Markt und in Höhe des Rathauses vorhanden (vgl. Abbildung 3.1). In Höhe der Marienkirche ist eine Benutzung dieses Seitenraumes trotz der geringen Bordhöhe nicht möglich. Es sind somit auf der nördlichen Straßenseite durch den Wegfall einzelner Parkflächen Ausweichbereiche für Kfz zu schaffen. An der Einmündung des Kornmarkts in die Breite Straße kann mit dem Ein- oder Aufbringen von Fahrradpiktogrammen³⁴ mit Richtungspfeilen auf der Fahrbahn der Kfz-Verkehr auf Radverkehr in Gegenrichtung hingewiesen werden (vgl. Abbildung 3.1).

³⁴ Zum Markieren von Piktogrammen kann ein Pflastermörtel auf die Pflastersteine aufgebracht werden.

Maßnahmen

Derzeit wird jedoch im Ergebnis einer durchgeführten Verkehrsschau im Juli 2020 kurzfristig keine Freigabe des Kornmarkts, der Straße Markt und der Marienkirchstraße gegen die Einbahnrichtung durchgeführt.



Abbildung 3.1: Straßenraum Kornmarkt, vor Drehung des Richtungssinns (links) / Beispieldarstellung einer ähnlichen Straßensituation in Witzenhausen³⁵ (rechts)

Weiterer Vorrangbereich für Fußgänger

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zuge der Breiten Straße und am Winckelmannplatz in Höhe der Marienkirche wird empfohlen, in einer späteren Anpassungsstufe die Schließung der Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen Marienkirchstraße und Kornmarkt zu prüfen (vgl. Abbildung 3.2).

Die bestehenden Vorrangbereiche für Fußgänger in der Fußgängerzone und am Winckelmannplatz würden durch diese Maßnahme besser verknüpft und Kfz-Verkehre in diesem Bereich wesentlich reduziert. Weiterhin würde somit der Knotenpunkt Kornmarkt / Breite Straße auf eine abknickende Straße reduziert – Radfahrer könnten also ohne Einschränkungen durch den Kfz-Verkehr die Radverkehrsachse in Richtung Bruchstraße befahren.

Da von der Marienkirchstraße nur noch die Priesterstraße erreicht werden könnte, würden die Abfahrtsmöglichkeiten in Richtung Norden aus dem zentralen Bereich der Altstadt im Vergleich zum Analysezustand stärker eingeschränkt. Alternativ ständen in Richtung Norden noch die Fahrt über Wüste Worth und Petrikirchstraße zur Verfügung.

³⁵ Quelle | HNA: Ab Samstag gibt es freie Fahrt für Radler in Witzenhäuser Fußgängerzone, <https://www.hna.de/lokales/witzenhausen/witzenhausen-ort44473/ab-samstag-gibt-es-freie-fahrt-fuer-radler-in-witzenhaeuser-fussgaengerzone-8319298.html>, abgerufen am 05.12.2018

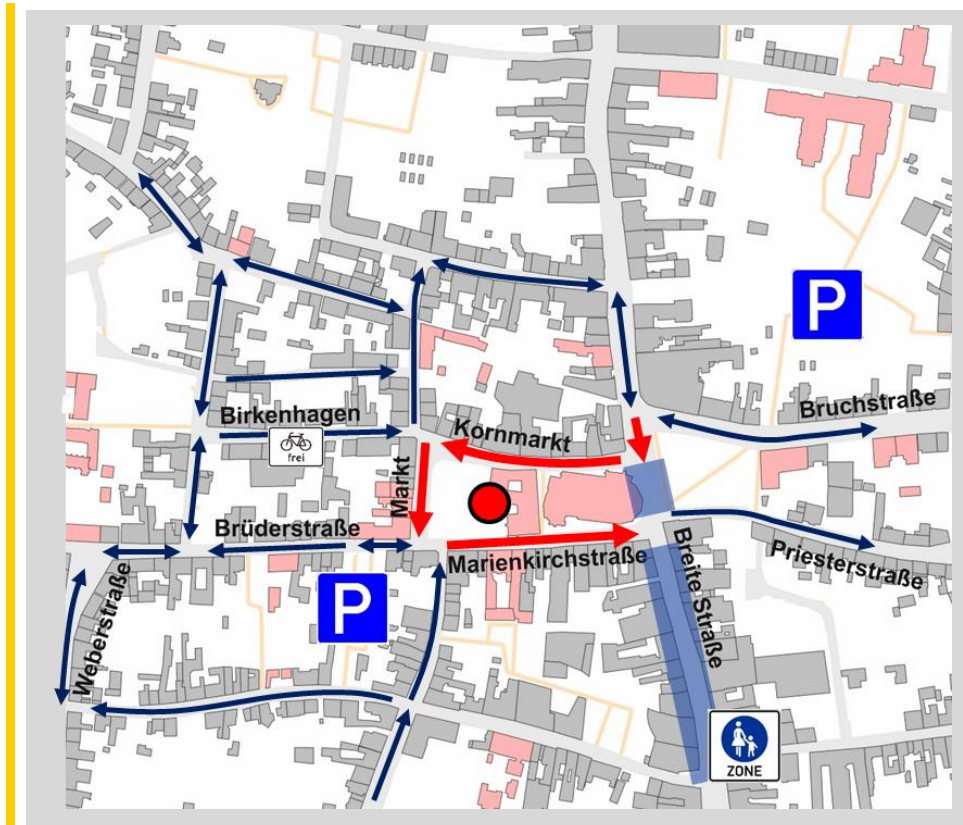


Abbildung 3.2: Prinzipskizze zur Verkehrsregelung am Markt, langfristiger Anpassungsvorschlag Fußgängerbereich Breite Straße / Winkelmannplatz (basierend auf Analysestand Frühjahr 2018)³⁶

Knotenpunkt Breite Straße / Bruchstraße

Zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Vorfahrtssituation mit gleichberechtigten Zufahrten wird eine einheitliche Pflastergestaltung des gesamten Knotenpunkts ohne optische Führung empfohlen. So sollte die Pflasterung der nördlichen und östlichen Knotenpunktarme auch für den südlichen Knotenpunktarm (Breite Straße) übernommen werden. Das geschliffene Natursteinpflaster sollte hier bis zu 10 Meter in die Zufahrt eingebracht werden. Es sollte in diesem Sinne geprüft werden, inwieweit der Austausch des Pflasters den Fördergegenstand des Ausbaus der Einmündung berührt. Die Maßnahme ist generell für einen langfristigen Realisierungshorizont gedacht, da eine kurzfristige Umgestaltung des Knotenpunktes nicht möglich ist.

³⁶ Das Ausfahren vom Parkplatz Brüderstraße hin zum Markt ist derzeit nicht mehr möglich.

Maßnahmen

Eine weitere Erhöhung der Aufmerksamkeit besonders gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmer kann durch ein Aufbringen einer Markierung „Achtung Fußgänger“ auf der Fahrbahn erreicht werden. Diese Markierungen sollten auf der Bruchstraße und Breiten Straße östlich und nördlich des Ramelow-Kaufhauses aufgebracht werden (vgl. Abbildung 3.3).



Abbildung 3.3: Prinzipskizze Maßnahmenvorschlag Breite Straße / Bruchstraße

Alternative Überlegung: Breite Straße als Einbahnstraße in Richtung Norden

Eine Sperrung der Breiten Straße in Fahrtrichtung Norden zwischen Bruchstraße und Hooch würde das Linksabbiegen von Norden am Knotenpunkt Bruchstraße / Breite Straße unterbinden – ist aber aus folgenden Gründen nicht zu empfehlen:

- ▶ Für den Linienbusverkehr in Richtung Norden (Linie 903) muss eine Sondergenehmigung erfolgen. Aus diesem Grund kann die Fahrbahnbreite der Breiten Straße nicht reduziert werden. Das Geschwindigkeitsniveau der Kfz-Fahrer wird im Regelfall durch den einbahnigen Verkehr und die zu gewährleistenden Fahrbahnbreiten für Busse und Lieferfahrzeuge ansteigen.

Maßnahmen

- ▶ Einsatzfahrzeuge und Radfahrer werden in nördlicher Fahrtrichtung behindert.
- ▶ Die Breite Straße stellt mit einer Kfz-Belastung von bis zu 3.000 Kfz/24h pro Richtung eine wichtige Sammelstraße für die Erreichbarkeit der Stendaler Altstadt dar. Sollte der Abfluss aus dem zentralen Altstadtbereich über die Breite Straße nicht mehr möglich sein, so werden diese Kfz-Verkehre über andere Routen, bspw. über die Bruchstraße – aber auch über wesentlich kleinere Straßen wie die Petrikirchstraße oder den Hoock – verkehren.

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--|-------------------------|-----------------------|---|
| Fahrmöglichkeiten für Radfahrer | kurzfristig | Hansestadt Stendal | nach vertiefter Prüfung und Verkehrsschau |
| Ausweitung Vorrangbereich für Fußgänger | mittel- / langfristig | | |
| Umgestaltung Breite Straße / Bruchstraße | kurzfristig | | |

3.2 M2: Bessere Verknüpfung der Abschnitte der Wallanlagen für Fußgänger und Radfahrer

Ausgangssituation und Ziele

Die Stendaler Wallanlagen (Nord-, Ost-, Süd- und Westwall) werden größtenteils durch attraktive Grünanlagen gesäumt und begrenzen die Stendaler Innenstadt. Sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer stellen diese Wallanlagen bedeutsame Wegeverbindungen dar. Zum Teil fehlt es jedoch an einigen Stellen an geeigneten und sicheren Übergängen zwischen den einzelnen Abschnitten der Wallanlagen, wodurch es zu Trennwirkungen dieses als Einheit zu betrachtenden Stadtrings kommt. Des Weiteren ist die Befahrbarkeit für Radfahrer nicht durchweg gegeben bzw. nicht klar geregelt. Somit besteht Verbesserungsbedarf in der Verknüpfung der einzelnen unterschiedlich strukturierten Abschnitte der Wallanlagen für Fußgänger und Radfahrer durch Schaffung von Querungshilfen und Knotenpunktoptimierungen. Teilweise fehlen auch Bordabsenkungen oder es besteht Optimierungsbedarf in der Oberflächengestaltung im Hinblick

Maßnahmen

auf komfortables und erschütterungsarmes Radfahren. Des Weiteren ist die Freigabe von Gehwegen bzw. die Benutzungspflicht für Radfahrer auf einzelnen Abschnitten zu überprüfen. Auf der für Fußgänger vorbehaltenen Wallkrone gilt es wiederum, die Verlagerung des Radverkehrs auf andere geeignete parallel verlaufende Führungen zu ermöglichen.

Im Folgenden werden Maßnahmen beginnend vom Westwall über Südwall, Ostwall und Nordwall beschrieben, die die einzelnen Abschnitte der Wallanlagen besser miteinander verknüpfen und die Belange des Fuß- und Radverkehrs verstärkt berücksichtigen.

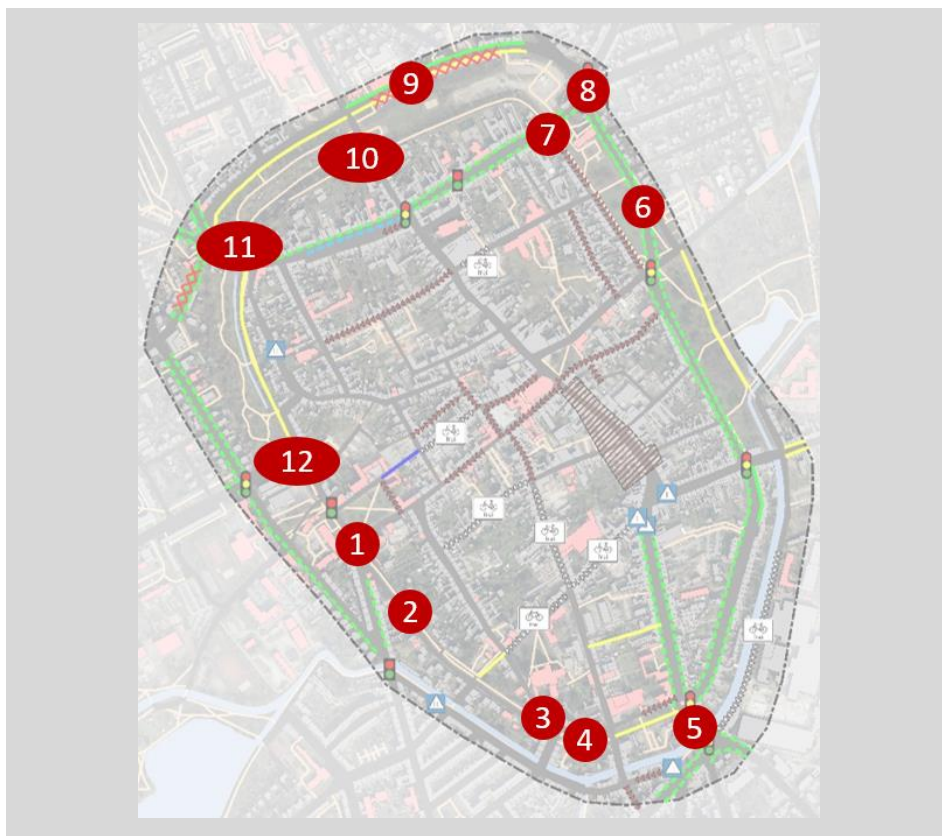


Abbildung 3.4: Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Wallanlagen

Beschreibung und Beurteilung

(1) Querungsmöglichkeit für Fußgänger über die Frommhagenstraße

Am Knotenpunkt Westwall / Mönchskirchhof / Frommhagenstraße (siehe Abbildung 3.5) fehlt eine Querungsanlage zum sicheren Queren der Fahr-

Maßnahmen

bahn. Durch das Einfügen einer Mittelinsel auf der Frommhagenstraße wird dem Fußgänger ein sicheres Queren zum Weitergehen bzw. -fahren auf dem Westwall (auf der Walkkrone) angeboten.



Abbildung 3.5: Sicheres Queren durch Einfügen einer Mittelinsel auf der Frommhagenstraße

Radfahrer sollen die südliche Parallelstraße nutzen (Weiterfahrt in Richtung Süden). Für sie ist das Abbiegen in den Westwall als normaler Linksabbiegevorgang vorzunehmen. Demnach muss die Insel nicht haltenden Fahrern genügen, was den vorhandenen geometrischen Rahmenbedingungen entgegenkommt (Breite der Insel).

(2) Umgestaltung Westwall mit radfahrerfreundlichem Belag

Auf dem Abschnitt des Westwalls zwischen Frommhagenstraße / Mönchskirchhof und Nicolaistraße existiert parallel zur Straße Westwall eine Gehwegallee auf der Dammkrone, welche durch eine attraktive Gestaltung (Bänke, sandgeschleimte, wassergebundene Decke) zum Flanieren einlädt. Der zwischen den Bäumen angelegte Weg bietet ausreichend Breite für die Begegnung von Fußgängern. Für eine gemeinsame Nutzung mit Radfahrern ist der Weg jedoch zu schmal. Um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern auf dem beschriebenen Abschnitt zu vermeiden, wird empfohlen, den Radverkehr über die südwestlich parallel verlaufende

Maßnahmen

Straße Westwall zu führen. Der Westwall ist durch den Kfz-Verkehr nur von der Frommhagenstraße in Richtung Nicolaistraße zu befahren, da am Knotenpunkt Westwall / Nicolaistraße ein Einfahrverbot für Kraftwagen und Krafträder besteht (unechte Einbahnstraße). Der Straßenraum Westwall wird in diesem Abschnitt durch parkende Kraftfahrzeuge am rechten Fahrbahnrand geprägt. Der Radverkehr kann auf dem Abschnitt zwischen Frommhagenstraße und Nicolaistraße problemlos in beiden Richtungen geführt werden. Um dort ein komfortables Radfahren zu ermöglichen ist im Zuge der Straßensanierung in den kommenden Jahren das vorhandene Pflaster auf dem Westwall durch eine radfahrerfreundliche Oberflächengestaltung zu ersetzen, wie z. B. durch radfahrerfreundliches Pflaster.

(3) Umgestaltung des Knotenpunkts Westwall / Nicolaistraße / Am Pulverturm / Am Dom

Die Fußgängerallee des Westwalls endet am Knotenpunkt Westwall / Nicolaistraße / Am Pulverturm. Dieser Knotenpunkt ist sehr weit gefasst und bildet eine große offene Verkehrsfläche. Um hier einen besseren Übergang vom Westwall zur Straße Am Pulverturm für Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen, ist es notwendig, die öffentliche Verkehrsfläche des Knotenpunkts neu zu strukturieren, um so die Wege für ein sicheres Queren des Knotenpunktes zu verkürzen (siehe Maßnahme 6).

(4) Freigabe des Gehwegs für Radfahrer an der Straße Am Pulverturm

Während der im Grünstreifen parallel zur Hospitalstraße verlaufende Weg als gemeinsamer Geh- / Radweg ausgeschildert ist, ist eine Benutzung durch Radfahrer auf dem fortführenden Weg parallel zur Straße Am Pulverturm nicht erlaubt. Der Weg auf dem Abschnitt zwischen Nicolaistraße und Hospitalstraße / Beckstraße ist von den Abmaßen her ähnlich breit angelegt wie der entlang der Hospitalstraße und sollte daher zum Lückenschluss für Radfahrer freigegeben werden. Parallel dazu ist eine Freigabe der Hospitalstraße für Radfahrer in Gegenrichtung (Richtung Schadewachten) und die Sanierung der Fahrbahn der Hospitalstraße anzustreben (siehe auch Maßnahme 5).

(5) Umgestaltung des Knotenpunktes Nachtigalplatz / Tangermünder Tor

Die Hospitalstraße mündet auf den Knotenpunkt am Tangermünder Tor. Hier fehlen direkte Wegeverbindungen bzw. durch eine Lichtsignalanlage geschützte Furten, damit Fußgänger oder Radfahrer zum Südwall bzw. zur

Maßnahmen

Fabrikstraße gelangen. Eine Optimierung dieses Knotenpunktes wird in Maßnahme 5 beschrieben.

(6) Querungsmöglichkeit über Parkstraße für Radfahrer von Norden zur Parkanlage

Der Süd- und Ostwall bietet eine hinreichend komfortable Fuß- und Radverkehrsführung. Am Ostwall besteht auch die Möglichkeit parallel verlaufende Wege des Ostparks durch die Grünanlagen zu nutzen. Zur besseren Erreichbarkeit des Ostparks zwischen Bruchstraße und Arneburger Straße wird empfohlen auf Höhe Uppstall / An der Rolle auf der Parkstraße eine Querungsanlage in Form einer Mittelinsel einzurichten. Dadurch reduziert sich auch die Trennwirkung zwischen der östlich der Parkstraße gelegenen Wohnsiedlung und der Stendaler Altstadt.

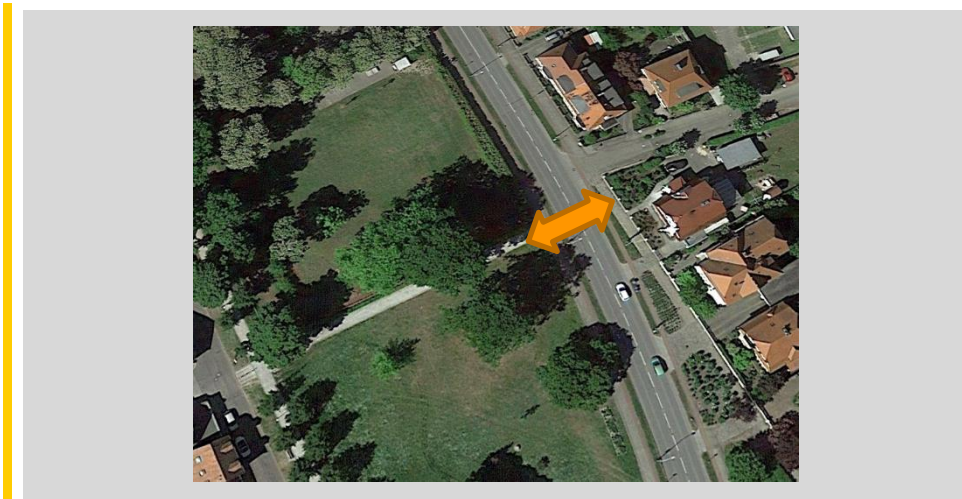


Abbildung 3.6: Einrichten einer Querungsanlage auf der Parkstraße

(7) Mittelinsel in der Bismarckstraße

Um eine sichere Verknüpfung zwischen den Parkanlagen Ostwall und Nordwall für Fußgänger zu schaffen ist auf der Bismarckstraße vor dem Linksabbiegestreifen in Fahrtrichtung Osten eine Mittelinsel einzufügen und der Bordstein auf der nördlichen Straßenseite abzusenken. Die resultierende Verkürzung der Aufstellfläche für Linksabbieger am Knotenpunkt L 15 / L 16 / L 32 beträgt etwa zwei Kfz-Längen. Diese Querungshilfe kann auch von Radfahrern aus bzw. in Richtung Ostwall genutzt werden (siehe auch Maßnahme M17).

Maßnahmen



Abbildung 3.7: Einfügen einer Mittelinsel auf der Bismarckstraße

(8) Umgestaltung des Knotenpunktes Schützenplatz

Um die Belange des Fuß- und Radverkehrs am Knotenpunkt Schützenplatz besser berücksichtigen zu können, wird empfohlen, den öffentlichen Verkehrsraum des Knotenpunkts umzugestalten. Dies wird in Maßnahme 3 beschrieben.

(9) Radverkehrsanlagen Nordwall

Auf dem Nordwall existiert auf dem Abschnitt zwischen Wendstraße und Bergstraße auf der südlichen Straßenseite ein sehr schmaler benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg. Hier sind Begegnungssituationen zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Des Weiteren ist der benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radweg auf der Nordseite durch eine wenig komfortable Oberflächengestaltung mit verschiedenem Kleinpflaster für Radfahrer nicht besonders attraktiv im Vergleich zur asphaltierten Straße Nordwall. Verbesserungen hinsichtlich der Radverkehrsführung auf dem Nordwall werden in Maßnahme 11 beschrieben.

(10) Bordabsenkungen an der Wendstraße

Die Wallkrone endet (aus Osten kommend) etwa 60 m südlich der Weiterführung im Westen. Zur barrierefreien Verknüpfung der Parkanlagen des

Maßnahmen

Nordwalls sind die Borde im Straßenraum der Wendstraße an jeder Einmündung eines Gehwegs und auf der Gegenseite abzusenken. Derzeit sind in diesem Bereich nur die durch Fahrzeuge nutzbaren Einfahrten in den Zinnen und zum Hubschrauberlandeplatz abgesenkt.

(11) Querungsmöglichkeiten Uenglinger Straße

Zur Verbindung des Nordwalls und des Hartungswalls existiert eine Mittelinsel zum Queren der Uenglinger Straße. Direkt am Kreisverkehr Uenglinger Straße / Scharnhorststraße fehlt jedoch am östlichen Knotenpunktarm eine Querungsfurt. Eine Mittelinsel ist hier bereits vorhanden, jedoch fehlen entsprechende Markierungen und Bordabsenkungen. Die beschriebene Querungsfurt wird in Maßnahme 10 dargestellt.

(12) Umgestaltung Stadtseeallee / Westwall

Vom Uenglinger Tor kommend existiert auf der Wallkrone des Hartungswall (Abschnitt Westwall) ein attraktiver gemeinsamer Geh- und Radweg, welcher auf die Stadtseeallee mündet. Eine bereits vorhandene Mittelinsel erleichtert hier das Queren. Südlich des Knotenpunktes Stadtseeallee / Westwall wird der Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Um als Radfahrer vom Westwall aus Richtung Mönchskirchhof zum Hartungswall zu gelangen, müsste die Mittelinsel auf der Stadtseeallee verlängert und verbreitert werden oder die Einrichtung einer Mittelinsel in der Kurve Westwall / Knochenstraße geprüft werden (siehe Maßnahme 9).

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--|-------------------------|--------------------|----------------|
| Querungsmöglichkeit über die Frommhagenstraße | mittelfristig | Hansestadt Stendal | |
| Umgestaltung Westwall | | | |
| Gehwegfreigabe für Radfahrer an der Straße Am Pulverturm | kurzfristig | | |
| Einbahnstraßenfreigabe für Radfahrer Hospitalstraße | | | |

Maßnahmen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--|-------------------------|--------------------------|----------------|
| Querungsmöglichkeit über die Parkstraße | längerfristig | Hansestadt Stendal, LSBB | |
| Querungsmöglichkeit über die Bismarkstraße | mittelfristig | Hansestadt Stendal, LSBB | |
| Bordabsenkungen Wendstraße | kurzfristig | Hansestadt Stendal | |

3.3 M3: Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs Schützenplatz

Ausgangssituation und Ziele

Beim Knotenpunkt am Schützenplatz handelt es sich um einen großen komplexen signalisierten Doppelknotenpunkt. Zum einen ist dies der Knotenpunkt L 15 / L 16 / L 32 und zum anderen der Knotenpunkt L 16 / Haferbreiter Weg / Nordwall. Auf der Parkstraße bzw. der Arneburger Straße existieren hohe Verkehrsbelastungen von mehr 15.000 Kfz pro Tag. Die Bismarckstraße ist mit etwa 14.000 Kfz pro Tag ebenfalls stark durch den Kfz-Verkehr belastet.

Aufgrund der Knotenpunktgröße und der dicht hintereinander folgenden Kreuzungsbereiche ist der Doppelknotenpunkt nicht besonders übersichtlich, speziell durch die hintereinander liegenden Linksabbiegestreifen auf der Parkstraße bzw. der Bismarckstraße und Arneburger Straße. So wird auf die Verzweigung im Verflechtungsbereich des Knotenpunkts in Richtung Arneburger Straße bzw. in die Straße Nordwall in den Zufahrten Parkstraße und Bismarckstraße nicht hingewiesen und dem ortsunkundigen Kraftfahrer verbleiben etwa 20 Meter im Verflechtungsbereich, um den richtigen Fahrstreifen zu wählen. Die zwei Linksabbiegestreifen auf der Arneburger Straße in die Straße Nordwall führen wiederum auf einen gleich darauf folgenden Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegestreifen, was für Kraftfahrzeugführer verwirrend sein kann. Weiterhin weist der nördliche Teilknoten für aus dem Haferbreiter Weg einbiegende Kfz oder Radfahrer keine Führungshilfen auf.

Der Fußgänger bzw. Radfahrer findet an diesem Doppelknotenpunkt relativ weit vom Kreuzungsbereich zurückgesetzte Furten vor bzw. existiert für diese Verkehrsteilnehmer zwischen Parkstraße und Haferbreiter Weg auf der Arneburger Straße keine LSA-Furt. Aufgrund Lage der Sekundarschule

Maßnahmen

Adolf Diesterweg im Bereich Bismarckstraße / Parkstraße herrscht an diesem Knotenpunkt ein erhöhtes Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Für eine gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern auf den Knotenpunkt säumenden Gehwegen ist derzeit nicht überall ausreichend Platz vorhanden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen auf der Parkstraße / Arneburger Straße und dem verhältnismäßig hohen Schwerverkehrsanteil, sollte es jedoch Ziel sein, hier durch Separation richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen im Seitenraum zu schaffen. Durch eine Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs am Schützenplatz sollten daher speziell die Belange der zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden.

Beschreibung und Beurteilung

Mittelfristige Umgestaltung: Verbesserung und Verknüpfung der Nebenanlagen

Zur besseren Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und Radfahrern wird in dieser Maßnahme der Doppelknotenpunkt umgestaltet. Generell werden dabei die Furten an der Lichtsignalanlage für eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger verbreitert, dichter an den Kreuzungsbereich gesetzt und die Kfz-Haltelinien entsprechend verschoben. Des Weiteren wird eine neue Furt auf der Arneburger Straße zwischen Parkstraße und Haferbreiter Weg angeordnet. Insgesamt können so für Fußgänger und Radfahrer kürzere Querungswege angeboten werden.

Maßnahmen

samer Geh- und Radweg ausgeschildert werden. Auf der westlichen Straßenseite sollte der von dem Doppelknotenpunkt kommende Geh- und Radweg als solcher mit eben gleicher Beschilderung bis zur Bruchstraße fortgeführt werden.

An dem Knotenpunktarm Haferbreiter Weg ist der Radfahrer durch einen baulichen Übergang von der Fahrbahn in den Seitenraum zu führen, welcher im Kreuzungsbereich als gemeinsamer Geh- und Radweg auszuschildern ist. Eine solche beispielhafte bauliche Ausgestaltung ist in Abbildung 3.9 zu sehen. Im Zuge der Straßensanierung des Haferbreiter Wegs ist für den Radverkehr die Anlage eines Schutzstreifens nach einem solchen Übergang auf die Fahrbahn zu prüfen.



Abbildung 3.9: Beispiel für Übergang Radweg-Fahrbahn³⁸

In der Knotenpunktausfahrt Nordwall entfällt der separate Rechtsabbiegestreifen in die Bergstraße. Das Rechtsabbiegen wird stattdessen an dem bereits vorhandenen etwas weiter westlich gelegenen Knotenpunkt Bergstraße / Nordwall abgewickelt. Durch die Fahrbahnverengung auf dem Nordwall wird der Seitenbereich im nordwestlichen Knotenpunktbereich deutlich vergrößert und bietet so genügend Platz für Fußgänger und Radfahrer.

Beim Knotenpunktarm Bismarckstraße / Arneburger Straße ist auf nördlicher Straßenseite der zwischen Häuserkante und Fahrbahn vorhandene Gehweg für eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger zu schmal bemessen. Zur Platzgewinnung sind die Fahrstreifen in der Knotenpunktzufahrt auf eine Breite 3,25 m zu reduzieren und eine mögli-

³⁸ Quelle | <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-guetersloh/maengel-db/alle-status/neu-a-z/radweg/0/verl-kaunitz-kreisverkehr-paderborner-strasse-ho.html>

Maßnahmen

che Verschiebung dieses Knotenpunktarmes in südliche Richtung zu prüfen. Unabhängig davon ist eine leichte Verschiebung des Bordes zur Verbreiterung des Gehwegs für eine gemeinsame Nutzung erforderlich. Durch das Vorziehen der LSA-Furt direkt an den Knotenpunkt können die dortigen Überlaufsperrern demontiert werden und weiterhin ein wenig Platz im Seitenraum gewonnen werden.

Alternative Überlegung: Umbau zu einem Gesamt-Kreisverkehr

Die mögliche Anlage eines gesamten Kreisverkehrs zur Verknüpfung aller fünf Zufahrten in elliptischer Form wird aus folgenden Gründen nicht zur Anwendung empfohlen:

- ▶ Aufgrund der hohen Gesamtverkehrsstärke von etwa 28.000 Kfz/24h in allen Zufahrten ist gemäß „Merkblatt für den Einsatz von Kreisverkehren (FGSV)“ der Bau eines Kreisverkehrs mit zweistreifig befahrbaren Elementen erforderlich. Der Außendurchmesser eines solchen Kreisverkehrs liegt somit zwischen 40 und 60 Metern. Dies bedeutet einen großen Eingriff in die Grundstücksverhältnisse³⁹ am Schützenplatz. Die Verkehrsqualität könnte sich trotz des großen Ausbaus aufgrund der Komplexität der Richtungsströme schlechter als im Ausbauzustand des Analysefalls darstellen.
- ▶ Besonders für den Radverkehr weist eine solche Knotenpunktform bei Führung mit straßenbegleitenden Radwegen erhebliche Umwege auf. So müsste im Extremfall ein von der L 32 in die L 15 linksabbiegender Radfahrer einen Umweg um fast den gesamten Kreisverkehr in Kauf nehmen. Die Alternative des Einrichtens von straßenbegleitenden Zweirichtungsradwegen wird abgelehnt, da linksfahrende Radfahrer ein hohes Gefährdungspotenzial an Knotenpunkten besitzen. Die Sicherung solcher Radverkehrsbeziehungen ist sehr aufwendig.

Alternative Überlegung: Umbau zu einem Kreisverkehr an einem Teilknoten

Weiterhin ist eine Aufteilung des Doppelknotens in einen Kreisverkehr und einen signalgesteuerten Knoten grundsätzlich für einen längerfristigen Horizont denkbar. Die Gesamtverkehrsstärke über alle Zufahrten eines Teilknotens übersteigt dann nicht die Einsatzgrenzen eines Kreisverkehrs mit einstreifiger Fahrspur.

³⁹ bspw. Hausnummern Nordwall 80, Arneburger Straße 171 und Haferbreiter Weg 2

Maßnahmen

In einem zu erstellenden verkehrstechnischen Gutachten muss die Frage der Kfz-Leistungsfähigkeit eines solchen Doppelknotens untersucht werden. Grundsätzlich ist die Anlage eines nicht signalgesteuerten Kreisverkehrs in direkter Nähe zu einem Lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt nicht zu empfehlen, da die Kfz-Aufstellung vor der Lichtsignalanlage zu einer Stauung im Kreisverkehr führen kann und somit der Kfz-Verkehrsablauf am gesamten Knoten zum Erliegen kommt.

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|---|-------------------------|--------------------------|--|
| Verbesserung und Verknüpfung der Nebenanlagen | mittelfristig | Hansestadt Stendal, LSBB | Radverkehrsführung in den Zufahrtsstraßen Haferbreiter Weg, Nordwall und Arneburger Straße |
| Umbau zu einem Kreisverkehr an einem Teilknoten | langfristig | | Detailliertes verkehrstechnisches Gutachten |

3.4 M4: Prüfung der Befahrung der Fußgängerzone Breite Straße durch Radfahrer

Ausgangssituation und Ziele

Die Breite Straße ist historischer Bestandteil einer alten Handelsstraße, welche einst durch Stendal führte. Heute ist sie nördlich des Sperlingsbergs und der Marienkirchstraße auf einer Länge von etwa 350 m als Fußgängerzone ausgewiesen. Sie stellt eine wichtige Verbindungsachse in Nord-Süd-Richtung durch die Stendaler Innenstadt dar. Derzeitig ist Radfahrern die Durchfahrt zwischen 19:00 und 10:00 Uhr erlaubt. Tagsüber sind Radfahrer gezwungen, eine Alternativroute zu wählen oder ihr Fahrrad zu schieben. Aufgrund der Einbahnstraßensituation in der Hallstraße und der Marienkirchstraße ist eine westliche Umfahrung der Fußgängerzone nur von Süd nach Nord möglich. In Nord-Süd-Richtung müssen Radfahrer weiträumiger, z. B. auf den Ostwall, ausweichen. Diese Alternativroute weist einen Umwegfaktor von etwa 2,3 auf. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sollte eine Radverbindung nicht mehr als 1,2-fach so lang sein, wie die kürzeste mögliche Verbindung.

Maßnahmen

Um große Umwege auf Straßen mit potentiell wenig bzw. mangelhafter Radinfrastruktur zu vermeiden und um Ziele innerhalb der Fußgängerzone Breite Straße für Radfahrer direkt erreichbar zu machen ist eine generelle Freigabe für Radfahrer zu prüfen.

Beschreibung und Beurteilung

Option 1: Vollständige Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr

Die Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr bedeutet eine deutlich attraktivere Route für Radfahrer von der Rathenower Straße zum Markt. Durch eine Öffnung bestehen auch Chancen, die Fußgängerzone weiter zu beleben und für alle Verkehrsteilnehmenden erlebbar zu machen.

Eine mögliche Durchführung am Beispiel anderer Städte ist die Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer vorerst für ein Jahr „auf Probe“. In der Einführungsphase ist eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zur gegenseitigen Sensibilisierung von Fußgängern und Radfahrern essentiell – Rücksichtnahme und Verständnis müssen kommuniziert werden. Die Öffnung ist aktiv durch intensive Öffentlichkeitsarbeit, Informations- und Imagekampagne (Plakate, Banner, Flyer, etc.) zu begleiten. Radfahrern sollte bewusst gemacht werden, was Schrittgeschwindigkeit bedeutet und dass diese einzuhalten ist. Nur dann kann eine gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr erfolgreich eingeführt werden.

Die Gestaltung einer Fußgängerzone ist von vielen Einflüssen, wie z. B. der Zusammensetzung des Einzelhandels und der gastronomischen Einrichtungen sowie deren Anforderungen und Platzansprüche, abhängig. Es ist darauf zu achten, dass trotz Möblierung und Außenaufstellbereichen von Waren eine möglichst geradlinige Fortbewegung durch die Fußgängerzone möglich ist. Linienhafte Verkehrsströme weisen ein geringeres Konfliktpotential auf, da sich Verkehrsteilnehmende berechenbarer verhalten. Eine bauliche Trennung bzw. die Anlage eines separaten Radfahrstreifens durch die Fußgängerzone ist nicht zu empfehlen, da dies zum einen, zumindest in Teilen, dem Charakter des „freien Bewegens“ für Fußgänger entgegenwirkt und zum anderen zu einem „Revierverhalten“ der Radfahrenden führen kann.

Eine stark frequentierte Fußgängerzone führt zudem automatisch zu angepasstem Radfahrerverhalten und somit zu weniger Konflikten. Des Weiteren kann nach Öffnung der Fußgängerzone die Geschwindigkeit der

Maßnahmen

Radfahrer sogar sinken und die Verkehrssicherheit somit zunehmen, da regelwidrig fahrende Radfahrer unter Umständen schneller fahren um nicht „erwischt“ zu werden.

Beispiele zur Ausgestaltung finden sich in einem 2018 erschienenen Planungsleitfaden zur Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr⁴⁰. In diesem finden sich auch weitere Beispiele erfolgter Öffnungen von Fußgängerzonen für den Radverkehr in Deutschland. Eine durch das Forschungsprojekt intensiv begleitete Freigabe für den Radverkehr betrifft die Fußgängerzone „Sorge“ in Gera, in der trotz Gefälle und einer Straßenumgebung von etwa 14 Metern die Freigabe erfolgreich durchgeführt wurde. Ein weiteres Beispiel einer schon immer praktizierten Freigabe befindet sich in Riesa (Elbe), wo die 700 Meter lange Fußgängerzone „Hauptstraße“ für den Radverkehr freigegeben ist.



Abbildung 3.10: Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr am Beispiel der Sorge, Gera (Vorher-Bild)⁴¹

Es wird empfohlen, die Öffnung der Fußgängerzone Breite Straße auf Probe zunächst für drei Monate (z. B. in den Sommermonaten) zu testen. Anschließend sollte der Probebetrieb evaluiert werden und danach entschieden werden, ob eine generelle Öffnung bestehen bleiben soll oder nicht.

⁴⁰ Quelle | Fachhochschule Erfurt: Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr, http://radsam-kampagne.de/wp-content/uploads/2018/03/2018-03-07_Planungsleitfaden_Radsam_Kampagne.pdf, abgerufen am 03.12.2018

⁴¹ Quelle | Fachhochschule Erfurt: Planungsleitfaden Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr, <https://radsam-kampagne.de/downloads/>, abgerufen am 06.12.2018

Maßnahmen

Weiterhin sollten am südlichen Ende der Fußgängerzone die Belange des Radverkehrs bei einer möglichen Umgestaltung des Sperlingsplatzes berücksichtigt werden.

Option 2: Alternative Route über die Hallstraße

Sollte sich die durchgängige Freigabe der Fußgängerzone Breite Straße für Radfahrer (auch im Verlauf des Probezeitraums) als nicht zielführend herausstellen, so ist die Ertüchtigung der Hallstraße als Nord-Süd-Achse für den Radverkehr zu prüfen. Der Abschnitt der Hallstraße zwischen Post- und Karlstraße ist bereits für den Radverkehr in beiden Richtungen freigegeben und ist somit für die Aufnahme einer wichtigen Radverkehrsverbindung gut geeignet. Die „kleine Hallstraße“ zwischen Marienkirch- und Poststraße ist mit ihrer Fahrbahnbreite von etwa 3 Metern nicht geeignet, um Radverkehr von Nord nach Süd zuzulassen (vgl. Abschnitt 3.16). Hier empfiehlt es sich, den Abschnitt zwischen Marienkirchstraße und der Einfahrt zum Parkplatz Sparkasse die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr zu unterbinden. Beispielsweise kann dies mit der Einrichtung als Fahrradstraße erfolgen. Die Rahmenbedingungen für eine Fahrradstraße sind in Abschnitt 3.7 dargelegt. Weiter südlich auf der Hallstraße zwischen Post- und Karlstraße ist die bereits mögliche Fahrt der Radfahrer in Gegenrichtung der Einbahnstraße durch die Schaffung von Ausweichflächen zu unterstützen. Derzeitig beträgt die nutzbare Fahrbahnbreite, wenn beidseitig geparkt wird, etwas weniger als 3 Meter. Die Einschränkung des Kfz-Zuflusses zum Markt aus Richtung Süden ist mit der zu erreichenden Förderung des Radverkehrs in der Nord-Süd-Relation gegenüberzustellen.

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|---|-------------------------|-----------------------|---------------------------------------|
| Option 1: Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer | kurzfristig | Hansestadt Stendal | Erfahrungen aus der Probephase |
| Option 2: Alternative Route über die Hallstraße | kurzfristig | | Verkehrsführung am Markt (Maßnahme 1) |

3.5 M5: Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz

Ausgangssituation und Ziele

Die in der Bestandsanalyse festgestellte Trennwirkung des Doppelknotens für Fußgänger und Radfahrer (vgl. Abschnitt 0) soll mit einer Ergänzung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten gemindert werden. Da ein grundsätzlicher Umbau des gesamten Verkehrsraums eine langfristige Perspektive aufweist und Eingriffe in öffentliche und private Grundstücksverhältnisse⁴² bedeuten würde, wird für die Umsetzung dieser Maßnahme auf einen kurz- bzw. mittelfristigen Realisierungshorizont abgezielt. Für die Entwicklung der Maßnahme wird, entsprechend des Ist-Zustands, ein versperrtes Tangermünder Tor vorausgesetzt.

Beschreibung und Beurteilung

Ein wesentliches Element zur Gewährleistung der Durchlässigkeit des Knotens für Radverkehr in Richtung Norden (Schadewachten / Südwahl) stellt die Freigabe des östlichen Gehwegs für Radfahrer dar. Dieser weist an seiner engsten Stelle auf der Brücke über die Uchte eine Breite von etwa 2,30 Meter auf und ist somit grundsätzlich geeignet für eine Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Auf der östlichen Seite des Tangermünder Tors soll die Einrichtung einer zusätzlichen Querungsfurt für Fußgänger und Radfahrer geprüft werden, die in die bestehende Lichtsignalanlage an der Einmündung des Schadewachten in die L 32 integriert wird. Zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der Hospitalstraße und des sich südlich befindenden Geh- und Radwegs sollte ein ausreichend breiter Bereich nördlich des Tangermünder Tors befestigt werden. Auch an der Einmündung der Hospitalstraße in den Schadewachten muss eine zusätzliche Aufstellfläche für Fußgänger hergestellt werden. Im Sinne einer besseren Erreichbarkeit der neu einzurichtenden Furt über die L 32 sollte die Hospitalstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (Fahrrichtung Osten) spätestens im Zuge der Sanierung des Straßenraums freigegeben werden.

⁴² Besonders die Anlage eines Kreisfahrbahn und der dazugehörigen Nebenanlagen ist nördlich des Tangermünder Tors aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse anspruchsvoll.

Maßnahmen

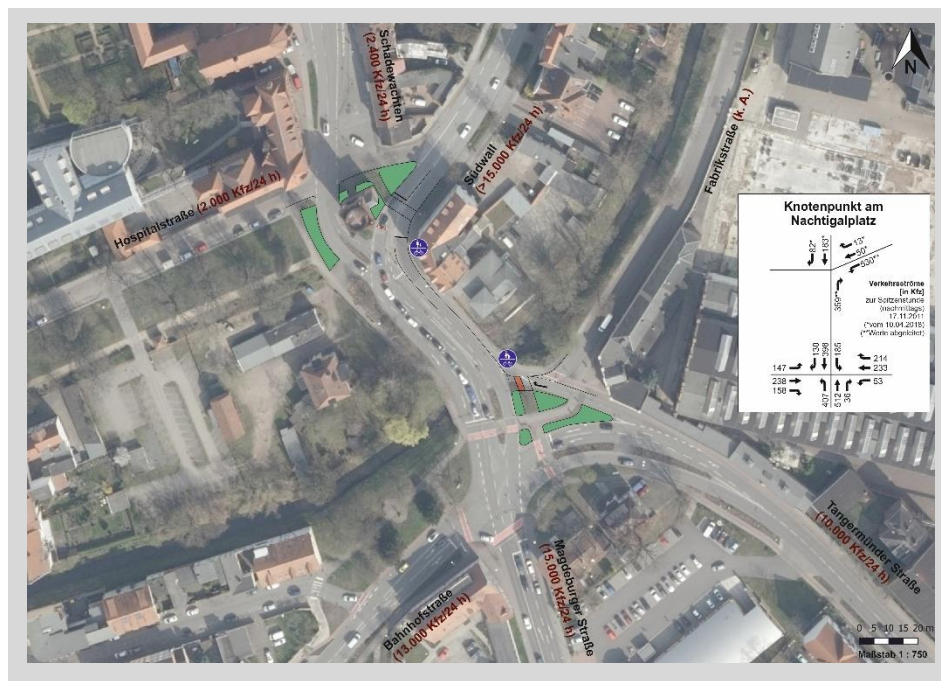


Abbildung 3.11: Prinzipskizze Umgestaltung Knotenpunktbereich am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz⁴³

Am Nachtigalplatz ist auf der großen Dreiecksfläche eine Verbindung von der Furt über den östlichen Knotenpunktarm (Tangermünder Straße) zum für den Radverkehr freigegebenen östlichen Gehweg an der L 32 zu schaffen. Dazu wird nah zur Fahrbahn der L 32 eine unsignalisierte Radfahrerfurt eingerichtet und der Bord für Fußgänger abgesenkt. In diesem Zuge kann die gerade, fahrdynamisch ausgeprägte (und damit geschwindigkeitserhöhende) Gestaltung des freien Rechtsabbiegers von der Tangermünder Straße in den Nachtigalplatz verändert werden. Durch ein rechtwinkliges Auftreffen auf die L 32 können überhöhte Geschwindigkeiten beim Einbiegen vermieden werden und die Sichtbeziehungen, besonders zu querenden Radfahrern und Fußgängern verbessert werden.

⁴³ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.2

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--|--|
| mittelfristig | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Hansestadt Stendal ▶ LSBB | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Führung der Radfahrer im Zuge der Wallanlagen (Maßnahme 2) |

3.6 M6: Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Nicolaistraße / Am Dom / Am Pulverturm / Westwall

Ausgangssituation und Ziele

Bei dem Knotenpunkt Nicolaistraße / Am Dom / Am Pulverturm / Westwall handelt es sich um vier auf einen verhältnismäßig ausgedehnten Kreuzungsbereich mündende Straßen. Die Relation Am Dom – Nicolaistraße ist dabei als Vorfahrtsstraße ausgeschildert und durch eine Markierung auf der offenen Verkehrsfläche gekennzeichnet. Ab der Straße Am Dom beginnt eine Tempo-30-Zone.

Des Weiteren endet an diesem Knotenpunkt die attraktive Fußgängerallee auf den Wallanlagen. Da der Verkehrsraum des Knotenpunkts sehr weit gefasst ist, stellt sich speziell für Fußgänger das Queren unübersichtlich und aufgrund der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zum Teil gefährlich dar. Von der Fußgängerallee des Westwalls hin zum Parkweg entlang der Straße Am Pulverturm fehlt für Fußgänger ein sicherer Übergang.

Durch eine Neustrukturierung des Verkehrsraumes können Querungswege optimiert bzw. verkürzt und die Verkehrssicherheit an diesem Knotenpunkt erhöht werden.

Beschreibung und Beurteilung

Zur besseren Strukturierung des Knotenpunkts wird die Verkehrsfläche durch eine Verlängerung der Fußgängerallee auf den Wallanlagen bis zur Nicolaistraße wesentlich reduziert (siehe Abbildung 3.12). Dadurch entsteht ein Doppelknotenpunkt mit den Kreuzungsbereichen Westwall / Nicolaistraße und Am Dom / Am Pulverturm / Nicolaistraße. Des Weiteren

Maßnahmen

werden die Borde an der Ecke Nicolaistraße / Am Pulverturm so versetzt, dass sich die Fahrbahnbreite verringert und sich die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt verbessern, wodurch das Parken im Kreuzungsbereich entfällt. Ebenso werden die Borde der Straße Westwall im Kreuzungsbereich versetzt, sodass die Fahrbahnbreite auf 4,50 m reduziert wird. Durch die neue Strukturierung der öffentlichen Verkehrsfläche entfällt die für den Altstadtbereich ungewöhnliche Vorfahrtsstraßenregelung für die Relation Nicolaistraße / Am Dom und es werden zwei Rechts-vor-Links-geregelte Einmündungen ausgebildet.

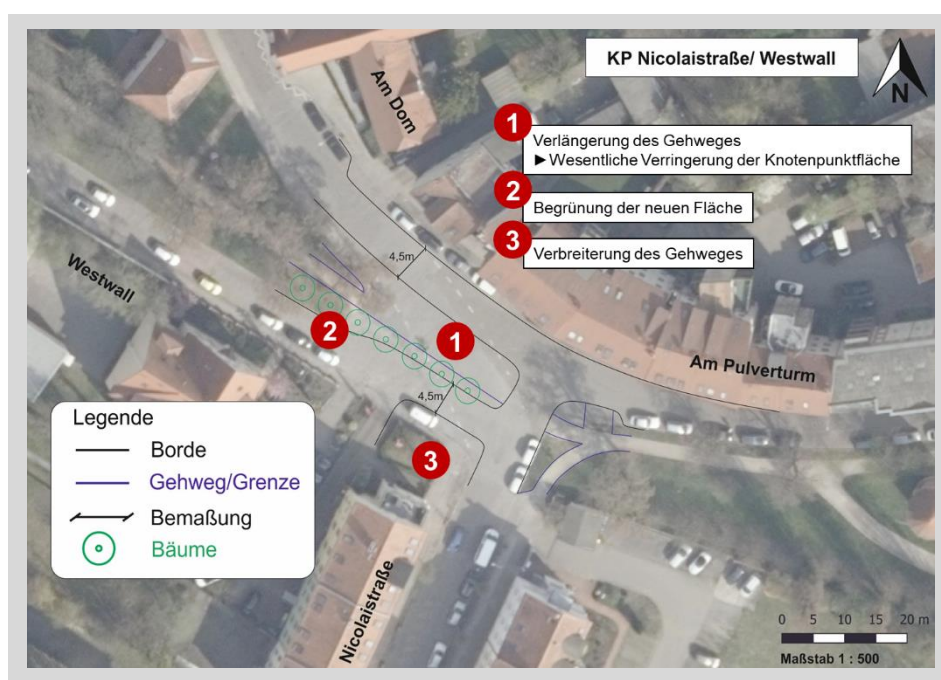


Abbildung 3.12: Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunktes Nicolaistraße / Westwall⁴⁴

Im Zuge dessen sollte die Tempo-30-Zone in Richtung des Knotenpunkts Grabenstraße / Nicolaistraße ausgedehnt werden, sodass die Straßen Westwall, Am Pulverturm und Nicolaistraße nur mit Tempo 30 befahren werden (siehe Maßnahme 13). Somit gehen die Änderungen in der baulichen Gestaltung des Knotenpunkts Hand in Hand mit der Änderung der Zonierungsregelung in diesem Bereich.

⁴⁴ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.3

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--------------------|--|
| mittelfristig | Hansestadt Stendal | Ausweitung der Tempo-30-Zone (Maßnahme 13) |

3.7 M7: Attraktivere Radverkehrsverbindung Uchtewall – Markt – Bruchweg (zentrale Ost-West-Achse)

Ausgangssituation und Ziele

Die stark befahrene und in besonderem Maße dem Schülerverkehr dienende Ost-West-Radverkehrsverbindung durch die zentrale Stendaler Altstadt weist einzelne in Abschnitt 0 beschriebene Schwachstellen auf. Weiterhin baut die Führung dieser Radverkehrsverbindung im zentralen Bereich am Markt direkt auf den in Maßnahme 1 entwickelten Lösungsansätzen auf (vgl. Abschnitt 3.1).

In den folgenden für die zentrale Ost-West-Achse entwickelten Einzelmaßnahmen soll ein gewisser Paradigmenwechsel verdeutlicht werden. Die Qualität und Erkennbarkeit dieser Radverkehrsachse soll mehr der auch derzeitigen starken Nutzung durch Radfahrer entsprechen. Das heißt, dass Radfahrer nicht mehr notgedrungen in den Nebenanlagen, sondern gleichberechtigt und sichtbar im Straßenraum verkehren.

Maßnahmen

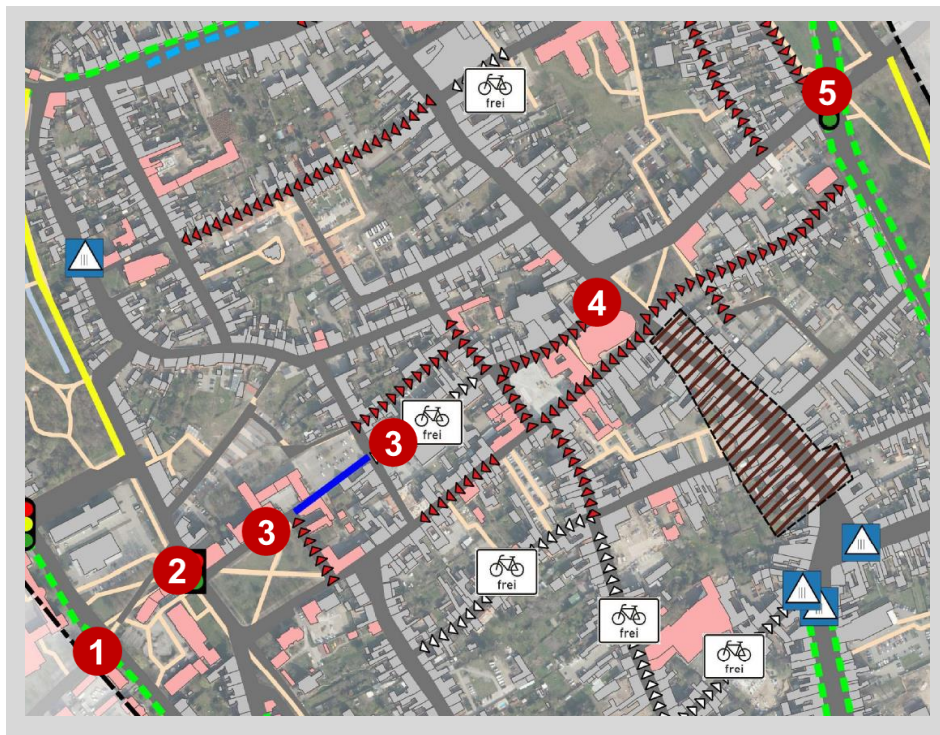


Abbildung 3.13: Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Radverkehrsverbindung zentrale Ost-West-Achse (Kartenstand Analyse Frühjahr 2018)

Beschreibung und Beurteilung

(1) Querung der Moltkestraße

Am Knotenpunkt Uchtewall / Moltkestraße ist das Gelände auf dem Uchtewall in Höhe des Eingangs zum Winkelmann-Gymnasium abzubauen. Um die Einfahrt von Kfz in den östlichen Uchtewall zu verhindern, werden die Poller am Knotenpunkt beibehalten. Die entlang des Uchtewalls verkehrenden Radfahrer können nun unter Berücksichtigung des Vorrangs der Moltkestraße direkt queren. Kfz-Fahrer werden durch das Schild „Achtung – Radfahrer kreuzen in beiden Richtungen“ auf die erhöhte Nutzung der Querung durch Radfahrer hingewiesen. Eine weitere Sicherung des Radverkehrs ist für eine solche Knotenpunktsituation in der Regel nicht erforderlich. Für Fußgänger steht weiterhin die Querungshilfe mit Mittelinsel im nördlichen Knotenpunktarm (Moltkestraße) zur Verfügung.

Die Belange der Schulwegsicherung sollten intensiv mit den anliegenden Schulen abgestimmt werden.

Maßnahmen

(2) Querung des Westwalls

Die Querung des Westwalls über eine Signalanlage ist prinzipiell zu befürworten. Wie in der Bestandsanalyse beschrieben, ist sie an der gegebenen Stelle am Mönchskirchhof trotzdem kritisch zu hinterfragen.

Es wird empfohlen, die Furt senkrecht zur Fahrbahn des Westwalls auszuführen. Sie sollte auch nicht im „Schatten“ des Hauses auf der Ecke Westwall / Mönchskirchhof liegen. Die Furt sollte die entlang des Mönchskirchhofs verkehrenden Radfahrer möglichst direkt aufnehmen und breiter ausgeführt werden. So dass eine direkte Sichtbeziehung zwischen Einfahrenden und Ausfahrenden des Mönchskirchhofs hergestellt werden kann. In den Mönchskirchhof weiterführend sollte der Gehweg verbreitert werden, um die verbreiterte Fußgängerfurt aufzunehmen und eine größere Begegnungsfläche zwischen Fußgängern und Radfahrern zu schaffen. Die Fahrbahnbreite sollte dabei auf 3,50 m verengt werden (vgl. Abbildung 3.14).

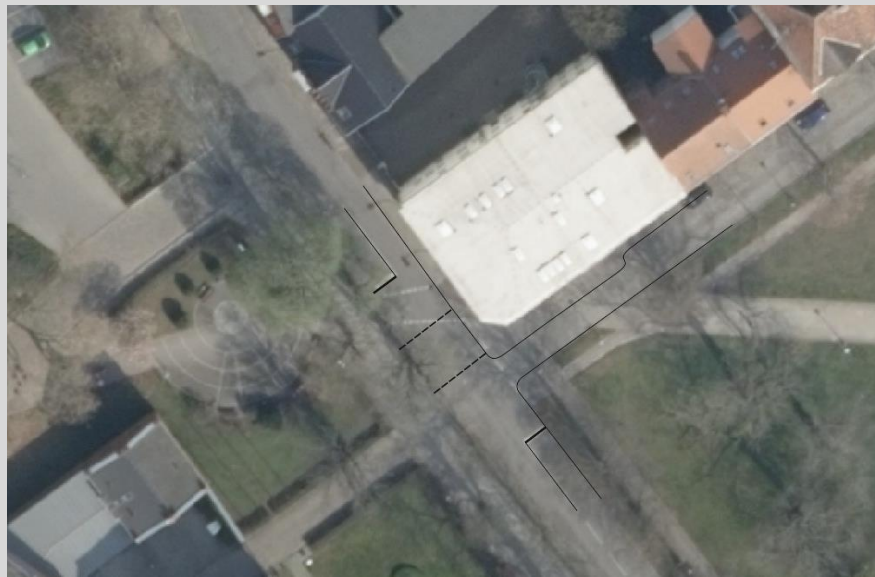


Abbildung 3.14: Prinzipskizze Gestaltungsvorschlag Anbindung Mönchskirchhof

(3) Straßenräume Mönchskirchhof / Birkenhagen

Da die Straßen Mönchskirchhof (nördliche Seite des Platzes) und Birkenhagen (zwischen Wüste Worth und Hohe Bude) von starken Radverkehren geprägt sind und eine hohe Netzfunktion für den Radverkehr aufweisen,

Maßnahmen

bildet die Anordnung einer Fahrradstraße eine denkbare (aber nicht zwingend notwendige) Maßnahme zur Radverkehrsförderung in diesem Bereich.

Für Fahrradstraßen bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- ▶ Fahrradstraßen dürfen nur vom Radverkehr befahren werden. Die Nutzung für andere Fahrzeuge kann mittels Zusatzschild zugelassen werden.
- ▶ Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Für den Birkenhagen würde das formal eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit bedeuten.
- ▶ Der Radverkehr hat Vorrang. Für Fußgänger ändert sich jedoch nichts, da die Aufteilung der Straße in Gehweg und Fahrbahn erhalten bleibt.
- ▶ Andere Verkehrsteilnehmer haben sich dem Radverkehr unterzuordnen. Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern.
- ▶ Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- ▶ Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.

Prinzipiell ist auch denkbar, beide Straßenräume in ihren verkehrsrechtlichen Anordnungen zu belassen (bzw. auch im Mönchskirchhof Tempo 20 einzuführen). Es sind die Vorteile der Radfahrstraße gegenüber der geminderten zulässigen Geschwindigkeit gegeneinander abzuwägen.

Am Mönchskirchhof sollte die Fahrbahn saniert werden. Die im konkreten Einzelfall bestehenden Rahmenbedingungen sind bei der Detailprüfung herauszuarbeiten.

Zur Stärkung des Radverkehrs ist weiterhin die Regelung der Wegeverbindung zwischen Mönchskirchhof und Birkenhagen als Gehweg „Rad frei“ zu überprüfen. Aufgrund der Breite des Weges von mindestens 3 Metern ist auch eine Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg ebenso denkbar wie das Verbot der Einfahrt für Kraftfahrzeuge (Vz. 260 StVO). Für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich in der Beschilderung verschiedene Konsequenzen, so dass die Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer gegeneinander abgewogen werden müssen.

Maßnahmen

(4) Radverkehrsführung am Markt

Die Freigabe des Kornmarkts für Radfahrer in Gegenrichtung der Fahrbahn und die Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Situation an der Einmündung der Bruchstraße in die Breite Straße sind in Maßnahme 1 beschrieben.

(5) Querung der Landesstraße 32

Die Benutzung der Fußgängerfurt im nördlichen Knotenpunktarm (Parkstraße) durch Radfahrer kann durch die Einführung von Radaufstellbereichen auf der Bruchstraße und am Bruchweg verhindert werden. Im Vorfeld des Radaufstellstreifens wird über eine Länge von etwa 20 Metern ein Schutzstreifen geführt, der das Vorbeifahren an wartenden Kfz ermöglicht. Am Knotenpunkt können Radfahrer durch den Aufstellbereich bevorrechtigt im Sichtfeld der Kfz-Fahrer die L 32 queren.

Zur Herstellung der Befahrbarkeit des Bruchwegs sollte das Großsteinpflaster der Fahrbahn zwischen L 32 und der Einfahrt zum Parkplatz am Bruchweg (Länge etwa 80 Meter) ersetzt werden und mit einem für Radfahrer komfortabel zu befahrendem Belag ausgestattet werden.

Maßnahmen

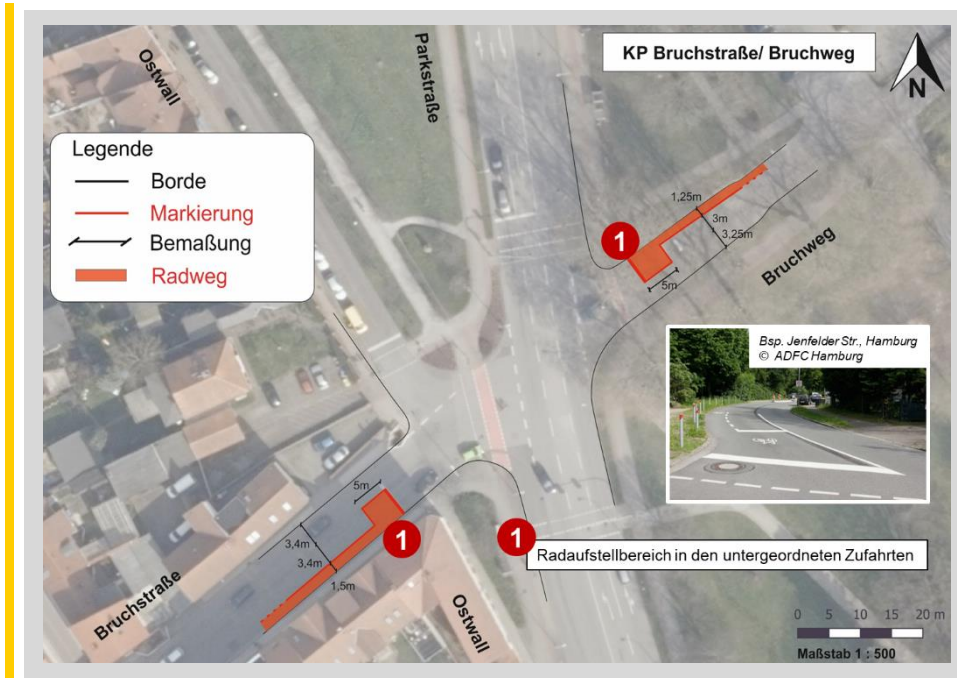


Abbildung 3.15: Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunkts L 32 / Bruchstraße / Bruchweg⁴⁵

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitverlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|---|-------------------------|--------------------------|---|
| (1) Querung der Moltkestraße | kurzfristig | Hansestadt Stendal | Verkehrsführung um den Markt (Maßnahme 1) |
| (2) Querung des Westwalls | kurz- / mittelfristig | | |
| (3) Straßenräume Mönchskirchhof / Birkenhagen | kurzfristig | | |
| (5) Querung der Landesstraße 32 | kurzfristig | Hansestadt Stendal, LSBB | |

⁴⁵ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.5

3.8 M8: Attraktivere Radverkehrsverbindung Prinzenstraße – Am Dom – Karlstraße (2. Ost-West-Achse)

Ausgangssituation und Ziele

Die zweite Ost-West-Radverkehrsverbindung durchquert die südliche Stendaler Altstadt in Höhe des Doms und des Sperlingsbergs. Um die in Abschnitt 0 beschriebenen Schwachstellen in Bezug auf Sichtbeziehungen und Querungsmöglichkeiten an den einzelnen Einmündungen und Knotenpunkten zu beheben, werden eine Reihe von Einzelmaßnahmen vorgestellt, die im besten Fall in einem Maßnahmenpaket realisiert werden sollten.

Das Maßnahmenpaket hat zum Ziel, Radfahrern entlang dieser Achse weitestgehend komfortable und sichere Fahrmöglichkeiten anzubieten. Ein Schwerpunkt der Maßnahmenentwicklung ist die sichere und möglichst wenig zur Fehlnutzung animierende Gestaltung von Querungsmöglichkeiten (auch in Bezug auf die Benutzung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung).

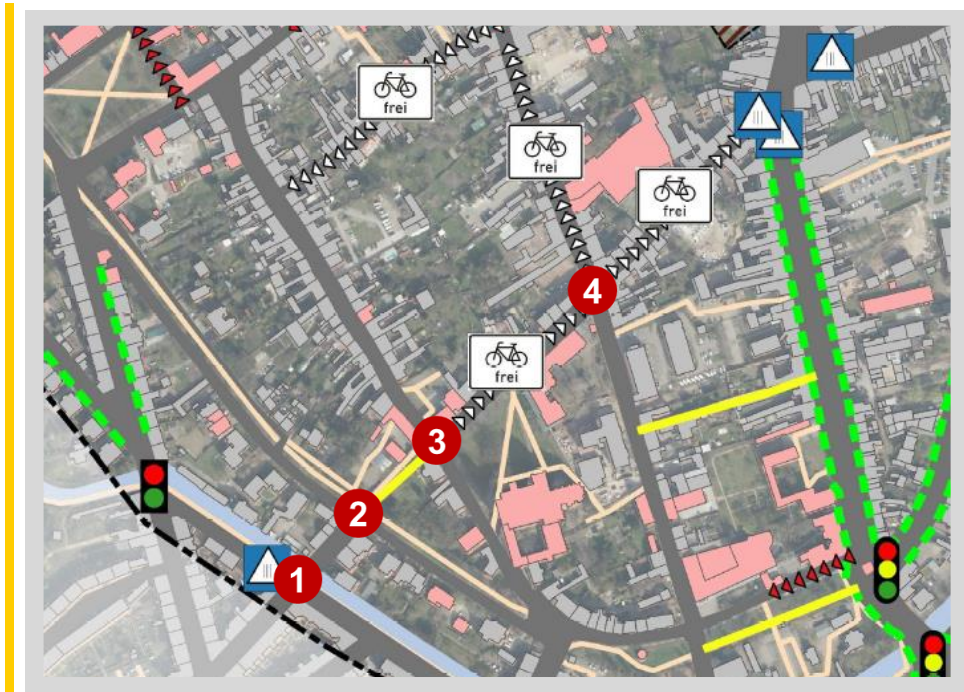


Abbildung 3.16: Überblick der Einzelmaßnahmen im Zuge der Radverkehrsverbindung 2. Ost-West-Achse

Maßnahmen

Beschreibung und Beurteilung

(1) Querung der Grabenstraße

Die Querung der Grabenstraße muss (gerade für Radfahrer) für beide Richtungen aus und in die Prinzenstraße möglich sein. Es wird daher vorgeschlagen, das Umlaufgitter zu entfernen und stattdessen den Seitenraum in die Fahrbahn vorzuziehen. In diesem Seitenraum können sich Querende aufstellen. Eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m gewährt an dieser Stelle weiterhin den Begegnungsfall Lkw-Pkw und ist als ausreichend einzuschätzen.

Zur Untersetzung des Aufmerksamkeitsbereichs sollte für den Kfz-Verkehr auf der Grabenstraße ein Hinweisschild auf querende Radfahrer geprüft werden.

(2) Prinzenstraße / Querung des Walls

Auf dem kurzen Abschnitt der Prinzenstraße zwischen Westwall und der Fußgängerbrücke sollte der aus groben Betonplatten bestehende Belag in der Fahrbahnmitte für Radfahrer komfortabler gestaltet werden. Denkbar ist der Ersatz durch das Stendal-typische glatte Pflaster. Im Zuge der Umgestaltung ist der ruhende Verkehr in diesem Bereich neu zu ordnen, um entlang der Radverkehrsachse Sichtbeziehungen und die Befahrbarkeit zu gewährleisten.

Es ist weiterhin zu prüfen, inwieweit die in Richtung Weberstraße gelegene Kombination aus Treppen- und Rampenanlage mit einer einzigen Rampenanlage für Fußgänger und Radfahrer ersetzt werden kann. Die maximal zulässige Steigung für Fußgänger beträgt nach DIN 18040-1 sechs Prozent – bzw. für Rollstuhlfahrer ab bestimmten zu überbrückenden Höhenunterschieden mit Zwischenpodesten.

(3) Querung der Weberstraße

An der Einmündung der Weberstraße in die Straße Am Dom wird der von der Prinzenstraße kommende Geh- und Radweg mit einer Gehwegvorstreckung ins Sichtfeld der Kfz-Fahrer gerückt. Dadurch entsteht eine Engstelle an der Einmündung der Weberstraße. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit in diesem Bereich kann die Engstelle als Aufpflasterung gestaltet werden, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich zu er-

Maßnahmen

höhen. Das gilt nicht nur für Kfz-Führer. Eine grobe Pflasterwahl unterbindet die „blinde“ Durchfahrt der Radfahrer, da diese den unebenen Fahrbahnbelag nicht in voller Geschwindigkeit überfahren. Es sollte weiterhin eine Wartepflicht der querenden Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr geben. Die Erkennbarkeit dieser Wartepflicht ist durch entsprechende Beschilderung sicherzustellen.

(4) Knotenpunkt Hallstraße / Am Dom / Karlstraße

An den sich in nordöstlicher Richtung anschließenden versetzten Einmündungen der Karlstraße und der Straße Am Dom in die Hallstraße wird für den Radverkehr in beiden Richtungen eine Aufstell- und Auffahrtfläche in Verlängerung des baulichen Radwegs geschaffen. Eine direkte Querung in die Karlstraße ist an dieser Stelle komfortabel möglich und wird auch derzeit von den meisten Radfahrern praktiziert. Zur Unterstützung der Rechtsvor-Links-Regelung, auch im Zuge der Befahrung der Einbahnstraßen durch Radfahrer, wird im Bereich der Einmündungen der gesamte Knotenpunktbereich aufgepflastert.

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitverlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--|-------------------------|-----------------------|----------------|
| (1) Querung der Grabenstraße | | Hansestadt Stendal | |
| (2) Prinzenstraße / Querung des Walls | kurz- / mittelfristig | | |
| (3) Querung der Weberstraße | kurzfristig | | |
| (4) Knotenpunkt Hallstraße / Am Dom / Karlstraße | | | |

Maßnahmen

3.9 M9: Umgestaltung des Straßenzugs Stadtseeallee / Westwall / Knochenstraße

Ausgangssituation und Ziele

Stadtseeallee

Die Stadtseeallee stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem dicht besiedelten Stadtteil Stadtsee und der Stendaler Innenstadt dar. Auf der Stadtseeallee ist bis zum Knotenpunkt Stadtseeallee / Moltkestraße auf beiden Seiten ein Radfahrstreifen markiert, welcher zwischen Längsparkständen und dem Gehweg abseits der Fahrbahn angelegt ist.

Auf dem Abschnitt zwischen Moltkestraße und Westwall befindet sich auf der Stadtseeallee die stark vom Schülerverkehr frequentierte Bushaltestelle Stadtseeallee. Hier gilt Tempo 30. Der Haltepunkt mit stadtauswärtiger Bedienung ist durch in Querrichtung ausgerichtete Stellplätze von der Fahrbahn durch eine gesonderte Busspur abgetrennt. Die Sichtverhältnisse werden für querende Fahrgäste durch diese parkenden Fahrzeuge erschwert. Für den stadteinwärts gelegenen Haltepunkt ist hier eine Busbucht angelegt. Der stadteinwärts fahrende Radfahrer wird am Knotenpunkt Stadtseeallee / Moltkestraße vom Radfahrstreifen in den Seitenraum zur Fußgängerfurt geführt. Auf dem anschließenden nicht benutzungspflichtigen rot gepflasterten schmalen Radweg schlängelt er sich unbequem hinter dem Fahrgastunterstand vorbei. Eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage existiert auf diesem Abschnitt auch nicht auf der stadtauswärtigen Straßenseite.

Parallel zur Straße Westwall / Petrikirchstraße mündet ein attraktiver gemeinsamer Geh- und Radweg in den Knotenpunkt Westwall / Stadtseeallee. Eine Mittelinsel ermöglicht das Queren der Stadtseeallee an dieser Stelle.

Westwall / Knochenstraße

Die Stadtseeallee mündet auf die Straße Westwall. Richtung Norden beginnt ab dem Knotenpunkt Stadtseeallee / Westwall eine Tempo-30-Zone. Der Westwall geht auf diesem Abschnitt auf die Straße Knochenstraße über. Die Knochenstraße ist im Straßenquerschnitt mit einer Fahrbahnbreite von etwa 9 Metern verhältnismäßig breit bemessen. Des Weiteren ist der

Maßnahmen

Verkehrsraum des Knotenpunkts Knochenstraße / Petrikirchstraße relativ weit gefasst, wodurch das Queren über die Knochenstraße bzw. der Petrikirchstraße erschwert wird und Kfz-Fahrer zu höheren Geschwindigkeiten angeregt werden.

Beschreibung und Beurteilung

Stadtseeallee

Zur Verbesserung der Radverkehrsführung am Knotenpunkt Stadtseeallee / Moltkestraße wird der stadteinwärts fahrende Radfahrer im Knotenpunktbereich auf der Stadtseeallee nicht mehr im Seitenraum geführt, sondern auf Schutzstreifen (vgl. Abbildung 3.17). Es ist vorgesehen, für den links abbiegenden Radfahrer als auch für den geradeaus und rechts abbiegenden Radfahrer jeweils einen gesonderten Schutzstreifen zu markieren. Durch eine vorgezogene Haltelinie rücken die Radfahrer so in das Blickfeld der Kraftfahrzeugführer.



Abbildung 3.17: Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee⁴⁶

Aufgrund des benötigten Raums für den Radverkehr würde im Bestand der Rechtsabbiegestreifen entfallen. Eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung sollte durchgeführt werden, um die Qualitätsstufe des Knotenpunktes in diesem Ausbauzustand festzustellen. Bei Bedarf kann ein gesonderter Rechtsabbiegestreifen durch Verschiebung des Gehweges in den südlichen Grünbereich eingefügt werden (vgl. Abbildung 3.18).

⁴⁶ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.5

Maßnahmen

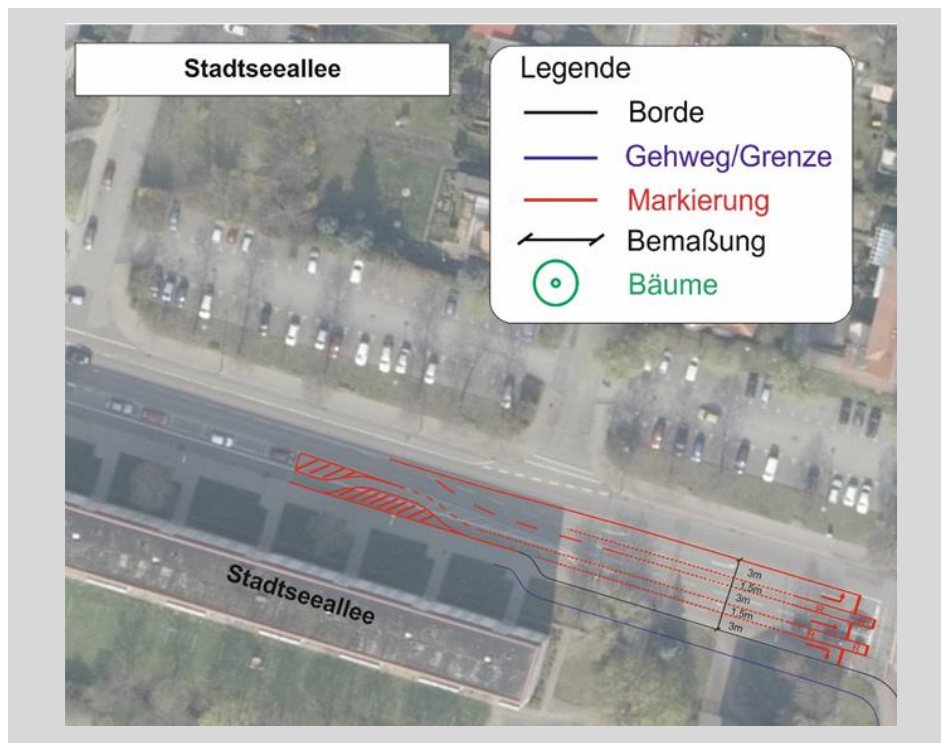


Abbildung 3.18: Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee, Ausschnitt Option mit Rechtsabbiegestreifen⁴⁷

Zwischen Moltkestraße und Westwall wird der stadteinwärts fahrende Radfahrer zunächst auf einem kurzem Radfahrstreifen geführt, um den Übergang auf die Fahrbahn sicher zu ermöglichen. Der Radverkehr soll auf diesem Abschnitt in beiden Richtungen auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden, da die Verkehrsbelastung von maximal 6.000 Kfz pro Tag bei Tempo 30 eine solche Führung empfiehlt.

Die Senkrechtparker zwischen Haltestelle und Fahrbahn entfallen. Stattdessen kann diese Fläche begrünt bzw. zu Aufenthaltszwecken (Wartebereich der Haltestelle) umgestaltet werden. Durch den Wegfall der Parkstände wird das Queren erleichtert und die Sichtbedingungen im Umfeld der Haltestelle verbessert.

Um den Geh- und Radweg entlang der Wallanlagen nördlich des Knotenpunkts Stadtseeallee / Westwall aus Richtung Süden besser erreichbar zu machen, sollte die Bordabsenkung auf der nördlichen Straßenseite der

⁴⁷ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.6

Maßnahmen

Stadtseeallee auf Höhe der Mittelinsel Richtung Westwall etwas verlängert werden.

Westallee / Knochenstraße

Der Knotenpunkt Knochenstraße / Petrikirchstraße wird verengt und der Seitenraum anderen Nutzungen zugänglich gemacht. Die Fahrbahnbreite der Knochenstraße wird auf etwa 6 Meter reduziert, wodurch am nordwestlichen Fahrbahnrand aufgrund der dazwischenliegenden Einfahrt bis zu zwei Längsparkplätze angeboten werden können. In der Kurve Westwall / Knochenstraße ist zur Erleichterung der Fahrbahnquerung die Einrichtung einer Mittelinsel zu prüfen. Dies erleichtert das Erreichen des Geh- und Radweges entlang der Wallanlagen.



Abbildung 3.19: Prinzipskizze Umgestaltung des Straßenzugs Westwall / Knochenstraße⁴⁸

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|----------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| Stadtseeallee | kurz- / mittelfristig | Hansestadt Stendal | |

⁴⁸ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.7

Maßnahmen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|--------------------------|-------------------------|---------------|----------------|
| Westwall / Knochenstraße | kurz- / mittelfristig | | |

3.10 M10: Radverkehrs- und Fußgängerführung in der Scharnhorststraße und den angrenzenden Kreisverkehren

Ausgangssituation und Ziele

Aufgrund der vorherrschenden Verkehrsbelastungen ist auf der Scharnhorststraße die Teilseparation für Radfahrer zu empfehlen. Diese ist auch vorhanden. Jedoch sind die Radverkehrsanlagen auf dem Gehweg sehr schmal ausgeführt. Direkt am Kreisverkehr Uenglinger Tor befindet sich eine Engstelle. Da der Radfahrer im Norden rund um den Kreisverkehr an der Uenglinger Straße auf der Nebenanlage geführt wird, am Kreisverkehr im Süden (Scharnhorststraße / Moltkestraße) aber auf der Fahrbahn, erfolgt zwischen beiden Kreisel jeweils eine Führung des Radweges von der Nebenanlage auf die Straße bzw. umgedreht. Diese Führung soll beibehalten, jedoch in ihrer Führung optimiert werden. Weiterhin sollte in der Zufahrt der L 15 (Altes Dorf) am Uenglinger Tor eine direkte Querung am Kreisverkehr ermöglicht werden.

Alternativ kann die Errichtung von Schutzstreifen geprüft werden. Jedoch ist hierfür die komplette Änderung der Radverkehrsführung am Kreisverkehr Uenglinger Tor erforderlich. Auf allen Zufahrten wird der Radverkehr auf der Nebenanlage um den Kreis geführt. Entsprechend sind die Anlagen baulich ausgestaltet. Zwischen dem alten Dorf und dem Nordwall ist die Anlage sogar deutlich vom Knotenpunkt abgesetzt. Um den Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen, muss er von den Nebenanlagen auf die Fahrbahn geführt werden. Dafür sind deutliche bauliche Eingriffe notwendig, da dafür nicht nur die Führung direkt am Kreisverkehr, sondern auch an den Zu- und Abfahrten notwendig wird. Der Kreisverkehr würde auf drei Ästen der einzige Punkt sein, an dem der Radfahrer auf der Fahrbahn fährt. Dies ist schwer zu vermitteln, und es steht zu befürchten, dass Radfahrer weiterhin die Nebenanlage nutzen (aus Gewohnheit, weil sie ringherum auch auf einem Radweg fahren und aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen).

Beschreibung und Beurteilung

In Richtung Süden fahrend ist die Nebenanlage deutlich zu schmal. Sie wird daher verbreitert. Dafür ist ein Eingriff in das umliegende Grundstück voraussichtlich nicht möglich. Der benötigte Raum ist daher durch Umgestaltung des Armes der Scharnhorststraße am Kreisverkehr mit dem Uenglinger Tor zu generieren. Hier wird vermutlich ein Kompromiss zwischen den geometrischen Belangen von Fußgängern, Radfahrern und Kfz notwendig werden. Im Bereich der Engstelle ist die Fahrbahn etwa 6,50 m breit. Sie ist nicht mehr in Zu- und Abfahrt des Kreisverkehrs unterteilt und kann daher als „freie Strecke“ interpretiert werden. Eine Fahrbahnbreite von 6,00 m wäre damit ausreichend, so dass der Gehweg um etwa 50 cm verbreitert werden könnte. Um eine ansprechende und funktionale Linienführung in der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr zu erhalten, ist die Ausfahrt auf einer Länge von etwa 25 m anzupassen. Der Eckausrundungsradius der Ausfahrt erscheint im Vergleich zu den anderen Radien des Kreisverkehrs sehr großzügig. Hier kann eine engere Linienführung gewählt werden. Details, wie etwa Schleppkurven, müssten in einem Entwurf geprüft werden.

In der Weiterfahrt entlang der Scharnhorststraße nach Südwesten erfolgt die Überleitung von der Nebenanlage auf die Fahrbahn ca. 50 m vor der Einfahrt in den Kreisverkehr. Dieser Übergang sollte eher geschehen und deutlicher hervorgehoben werden. Die Markierung könnte dafür rot eingefärbt werden.

In Gegenrichtung ist die Überleitung an der Zufahrt günstig und sollte beibehalten werden. Sie kann aber eindeutiger ausgeführt werden (ebenfalls Rotmarkierung, Breitstrichmarkierung und Piktogramm im Zufahrtbereich).

Am Kreisverkehr Uenglinger Tor wird in der Zufahrt der L 15 (Altes Dorf) zusätzlich zur weiter östlich vorhandenen bestehenden Querungshilfe eine Querungsfurt für Fußgänger und Radfahrer ergänzt (vgl. Ziffer 1). Laut dem aktuellen „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (FGSV, 2008) sind „innerhalb bebauter Gebiete grundsätzlich in allen Knotenpunktarmen Fahrbahnteiler mit Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger vorzusehen, die in der Regel nicht mehr als etwa 4 bis 5 m, gemessen an der Achse des Fahrbahnteilers, abgesetzt sein sollten“. Durch das Einfügen dieser Querungsmöglichkeit über den Arm der L 15 wird die Nutzung der Nebenanlagen am Kreisverkehr durch Radfahrer in entgegengesetzter Richtung vermieden.

Maßnahmen

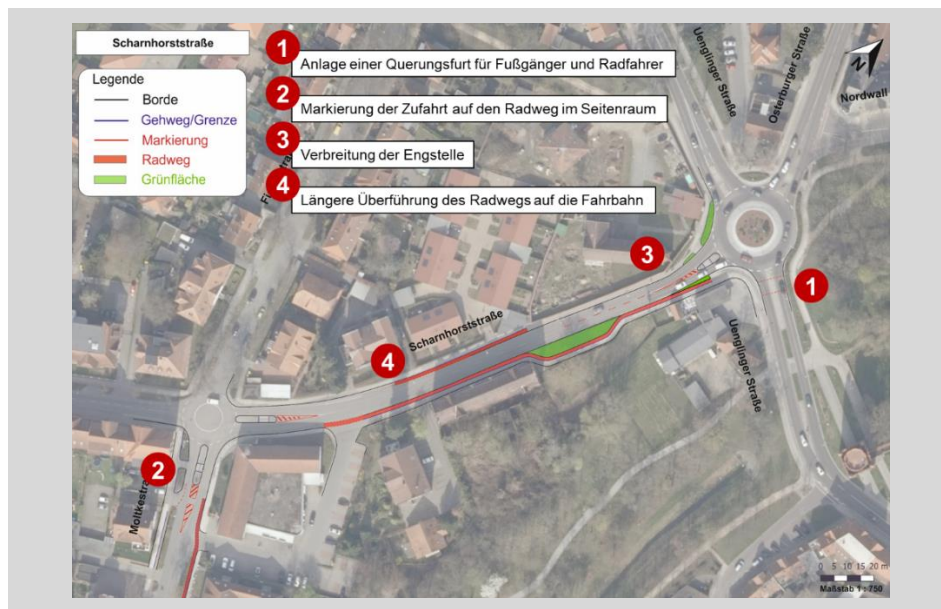


Abbildung 3.20: Prinzipalskizze Radverkehrsführung Scharnhorststraße und angrenzende Kreisverkehre⁴⁹

Prinzipiell ist eine Führung des Radverkehrs auf der Scharnhorststraße auch über Schutzstreifen möglich. Am Kreisverkehr Uenglinger Straße wird der Radverkehr über die Nebenanlagen abgewickelt. Im Sinne der Einheitlichkeit der Führung müsste der Radverkehr auf der Scharnhorststraße kurz vor dem Kreisverkehr auf die Nebenanlage geführt werden (kaum Mehrwert gegenüber der oben vorgeschlagenen Variante), oder der Radverkehr ist auf allen Zufahrten über die Fahrbahn des Kreisverkehrs zu führen. Aufgrund der Verkehrsbelastungen des Kreisverkehrs wird diese Lösung aber kritisch gesehen und daher nicht zur Anwendung empfohlen.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|-----------------------------|----------------|
| langfristig | Hansestadt Stendal, LSBB | |

⁴⁹ Eine vergrößerte Darstellung befindet sich im Anhang 3.8

3.11 M11: Nutzungskonzept für den Straßenzug Nordwall

Ausgangssituation und Ziele

Die Kfz-Verkehrsbelastung beträgt, je nach Abschnitt, zwischen 2.000–6.000 Kfz pro Tag. Im Abschnitt zwischen Wendstraße und Arneburger Straße befindet sich südlich der Straße ein großer öffentlicher Parkplatz. Die Straße Nordwall stellt eine Alternativroute für die Landesstraße 15 dar, welche mit etwa 15.000 Kfz pro Tag eine bedeutende Ost-West-Verbindung am Rande der Stendaler Altstadt darstellt. Die Fahrbahnbreite des Nordwalls liegt bei etwa 6,50 Meter, womit grundsätzlich nur genügend Breite für die Einrichtung eines Schutzstreifens auf einer Straßenseite zur Verfügung steht.

Für den Radverkehr existiert auf dem Abschnitt zwischen Osterburger Straße und Wendstraße auf der südlichen Seite ein gut ausgebauter gemeinsamer Geh- und Radweg. An der nördlichen Straßenseite ist ein Gehweg vorhanden, der teilweise sehr schmal (bis zu 1,30 m) angelegt ist – der Radverkehr wird hier im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Abschnitt zwischen Wendstraße und Arneburger Straße ist am südlichen Straßenrand ein Radweg angelegt. Dieser ist für eine gemeinsame Führung deutlich zu schmal angelegt. Auf nördlicher Straßenseite ist ein getrennter Geh- und Radweg ausgeschildert. Die Trennung wird durch unterschiedliche Pflastersteine hervorgehoben, wobei das Mosaikpflaster und das Kleinpflaster aufgrund des Alters deutliche Unebenheiten aufweisen und für den Radverkehr kein komfortables Fahren ermöglichen. Im Vergleich dazu ist die Straße Nordwall asphaltiert.

Beschreibung und Beurteilung

Mit einer Kfz-Belastung zur Spitzenstunde von ca. 200 Kfz/h auf dem Abschnitt zwischen Osterburger Straße und Wendstraße sowie mit ca. 500 Kfz/h zwischen Wendstraße und Arneburger Straße und einer zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h ist laut ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) eine Teilseparation für die Führung des Radverkehrs auf der Straße Nordwall zu empfehlen. Um auf dem Abschnitt zwischen Osterburger Straße und Wendstraße neben dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite auch auf der nördlichen Straßenseite eine Radverkehrsanlage zu schaffen, wird empfohlen, dort einen Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Dieser sollte eine Breite von 1,50 m aufweisen. Die verbleibende Fahrbahnrestbreite von etwa 5,00 m

Maßnahmen

entspricht den Vorgaben in der ERA. Hier ist aus Verkehrssicherheitsgründen darauf zu achten, dass die Restfahrbahnbreite 4,50 m nicht unterschreitet. Die Einführung eines Schutzstreifens bedeutet ein Parkverbot auf der nördlichen Straßenseite. Diese Einschränkung der Parkmöglichkeiten betrifft jedoch nur auf einen kurzen Abschnitt der Straße Nordwall nach der Mauer zum Gelände des Krankenhaus und bis zur Einmündung der Elisabethstraße.

Für den Abschnitt zwischen Wendstraße und Arneburger Straße ist auf nördlicher Seite ist eine Oberflächensanierung des derzeit getrennten Geh- und Radweges zu empfehlen. Es wird weiterhin empfohlen, die Benutzungspflicht aufzuheben und stattdessen hier einen Gehweg mit „Rad frei“ zu beschildern. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite sollte ebenfalls die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radwegs aufgrund der viel zu schmalen Breite aufgehoben werden. Auf dieser südlichen Straßenseite empfiehlt sich ebenfalls ein Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m anzulegen. Um den gefahrlosen Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg zum Schutzstreifen am Knotenpunkt mit der Wendstraße für Radfahrer zu gewährleisten, empfiehlt es sich in der westlichen Knotenpunktzufahrt ein Überführungshilfe auf die Fahrbahn anzulegen.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitverlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--------------------|--|
| mittelfristig | Hansestadt Stendal | Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich am Schützenplatz (Maßnahme 3) |

3.12 M12: Überarbeitung des Konzeptes für den ruhenden Verkehr

Ausgangssituation und Ziele

Im Norden und Osten finden sich am Rande zur Altstadt größere Parkieranlagen (P1 – P3). Im Süden existiert der Parkplatz P7. Damit befinden sich in strategisch günstiger Lage größere Stellplatzanlagen in fußläufiger Entfernung zur Altstadt. In das Zentrum der Altstadt sind die Wege von diesen Parkplätzen aber mit 500 m und mehr Luftlinienentfer-

Maßnahmen

nung nicht für alle Zielgruppen optimal gelegen (zum Beispiel bei kurzen Besorgungen).

Die komplexe Zonenaufteilung der Parkraumbewirtschaftung in der Stendaler Altstadt führt zu teils sehr unterschiedlichen Regelungen in benachbarten Straßenzügen. Die Effekte einer kostenpflichtigen Bewirtschaftung können und werden somit durch ortskundige Fahrer konterkariert. Eine vereinfachte und klar abgestufte Zoneneinteilung kann dazu beitragen, Parksuchverkehre zu minimieren und Besuchern der Stadt „klare Regeln“ zum Parken zu kommunizieren.

Die am Parkleitsystem angeschlossenen Parkplätze sind zu überprüfen. So führt das Leitsystem zum Parkplatz Wüste Worth direkt durch die zentrale Altstadt und führt zu unnötigem Kfz-Verkehr in diesem Bereich.

Zu Spitzenzeiten kommt es besonders im zentralen Bereich zu einer Überlagerung der Parknutzungen durch Besucher und Bewohner. Durch eine Überarbeitung der Bewirtschaftungszonen kann die Nachfrage auf weniger stark ausgelastete Stellplätze verteilt werden. Zusätzlich sind gezielt einzelne Kapazitäten in Überlastungsbereichen weiter zu entwickeln.

Beschreibung und Beurteilung

Die einzelnen Bewirtschaftungszonen werden deutlich(er) voneinander abgegrenzt. Die Kernbereiche der Altstadt, welche durch einen spürbaren Besatz an Verwaltung und Einzelhandel gekennzeichnet sind, werden überwiegend monetär bewirtschaftet. Gebiete mit überwiegend Wohnverkehren ist den Anwohnern vorbehalten. In den Randbereichen erfolgt die Bewirtschaftung über Parkscheibe, um den „Besuchern“ temporär die Möglichkeit zu geben, ihr Fahrzeug abzustellen. Ausnahmen zu den Bewirtschaftungsformen sind unter Umständen zweckmäßig und als Einzelfallbetrachtungen zu prüfen (zum Beispiel Kurzzeitparkplätze vor der derzeit noch bestehenden Schule an der Petrikirchstraße). In einem aufzustellenden detaillierten Parkraumkonzept sind solche und weiterführende Fragestellungen zu beantworten.

Die Aufnahme der Parkmöglichkeiten in der Brüderstraße, Deichstraße, Birkenhagen und der Uchtstraße in die kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung ist aufgrund der Nähe zum zentralen Geschäftsbereich der Altstadt zu empfehlen. Dabei wird das freie Parken für Bewohner mit entsprechendem Parkausweis beibehalten.

Maßnahmen

Der Geschäftsbereich im Umkreis der Breiten Straße ist bspw. von der Poststraße, Hallstraße und der Karlstraße mit niedrigen Parkgebühren erreichbar. Eine Anhebung der Stundensätze für Parkmöglichkeiten ist in diesem Bereich südöstlich des Markts zu empfehlen, um Schleichverkehre auf der Suche nach einem kostengünstigeren Parkplatz zu verhindern.

Parkplätze, die im Netz der zentrumsnahen Erschließungsstraßen liegen, sollten nicht Bestandteil des Parkleitsystems sein, mit dem meist ortsunkundige Besucher der Hansestadt geführt werden. Es ist somit anzustreben, die Parkplätze Wüste Worth und Brüderstraße aus dem Parkleitsystem zu entfernen. Die Führung hin zu den einzelnen Parkplätzen sollte entlang der leistungsfähigen Hauptverkehrs- und Sammelstraßen erfolgen.

Das bestehende Angebot wird generell als ausreichend angesehen. Leichte Erweiterungen in den Bereichen Breite Straße / Bruchstraße / Brüderstraße (in den Bereichen mit hohem Besucheraufkommen) und Schadowwachen sind als zielführend zu bezeichnen – können jedoch derzeit nicht umgesetzt werden, da geeignete Flächen dafür nicht zur Verfügung stehen. Weiterhin ist das Stellplatzangebot besonnen zu dosieren, damit Ziele der autoarmen Mobilität nicht durch solche Maßnahmen in Frage gestellt werden und den bereits begonnenen Prozess der Verkehrsberuhigung in der Stendaler Altstadt nicht zu konterkarieren.

Die Abbildung 3.21 zeigt die wesentlichen Grundsätze der Überarbeitung des Konzeptes für den ruhenden Verkehr. Details sind in einem Parkraumkonzept zu klären.

In diesem Konzept sollten auch Vorschläge für eine Stellplatzsatzung im Altstadtbereich geprüft werden. Auch diese kann als Lenkungsinstrument dienen. Berücksichtigt werden sollten dabei nicht nur Stellplätze für Kfz, sondern vor allem auch für Radfahrer. Orientierungswerte finden sich in der Bauordnung oder den EAR 05.

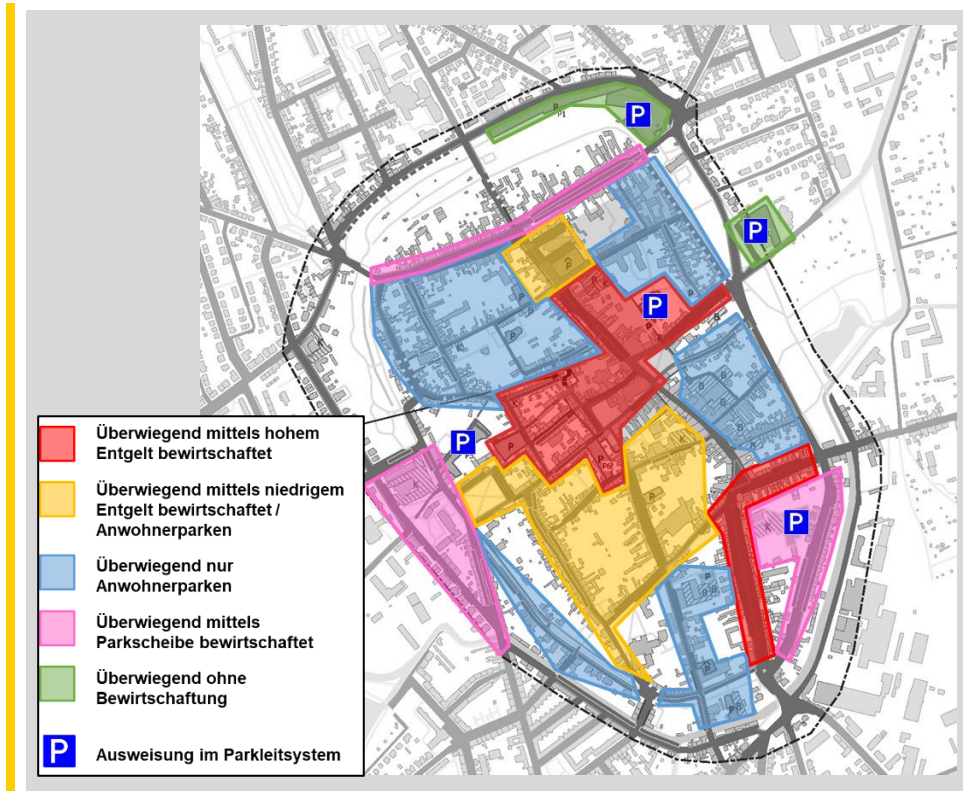


Abbildung 3.21: Organisationsvorschlag zur Anpassung der Parkraumbewirtschaftung

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|---|----------------|
| Kurz- / mittelfristig | Hansestadt Stendal, Betreiber privater Parkflächen | |

3.13 M13: Veränderungen in der Verkehrsorganisation zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung

Ausgangssituation und Ziele

Die Altstadt ist in Gänze als Flächendenkmal nach dem Denkmalschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt ausgewiesen. Die Straßenräume der Altstadt sind daher als Einheit zu verstehen und dies auch „nach außen hin“ zeigen. Ein Beispiel dafür ist die Verwendung ähnlicher bzw. gleicher Pflasterformen, und die Anwendung eines möglichst einheitlichen Ver-

Maßnahmen

gemusters⁵⁰. In der Verkehrsorganisation gibt es diese Einheitlichkeit bisher nicht. Die östliche Seite ist konsequent verkehrsberuhigt (maximal 30 km/h). Besonders im südwestlichen und westlichen Bereich der Altstadt sind jedoch die Zonierungsabschnitte der altstädtischen Tempo-30-Zone weniger verständlich und selbsterklärend festgelegt. So sind beispielsweise die Straßenabschnitte Westwall und Knochenstraße mit einem einer Hauptverkehrsstraße entsprechenden Straßenbild Bestandteil der Tempo-30-Zone. Demgegenüber entsprechen bspw. die Straßen Hospitalstraße und Am Pulverturm in ihrer Verkehrsfunktion und Ausbauzustand einer typischen Erschließungsstraße in der Altstadt, sind jedoch mit Tempo 50 befahrbar.

Es ist das Ziel, die Regelungen hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung in den Grenzen der Altstadt weiter zu vereinheitlichen. Auch im Sinne einer gleichberechtigten Mischung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr ist eine Senkung der zulässigen Geschwindigkeit in diesen Bereichen zu empfehlen. Diese dient der Verkehrssicherheit, kann lärmindernd wirken und verstärkt das „Erleben“ der Stadt, da der Kfz-Verkehr nicht mehr ganz so vordergründig in Erscheinung tritt.

Beschreibung und Beurteilung

Die Tempo-30-Zone der Stendaler Altstadt sollte zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgedehnt werden, sodass im südwestlichen Bereich die Straßenzüge Westwall, Frommhagenstraße und Grabenstraße die äußere Grenze der Tempo-30-Zonierung darstellen. Somit wird vorgeschlagen, die Verkehrsberuhigung im Einzelnen auf folgende Straßenabschnitte auszudehnen:

- ▶ Beckstraße zwischen den Knotenpunkten Grabenstraße und Hospitalstraße / Am Pulverturm
- ▶ Nicolaistraße zwischen den Knotenpunkten Grabenstraße und Westwall
- ▶ Am Pulverturm, Hospitalstraße
- ▶ Westwall zwischen den Knotenpunkten Frommhagenstraße und Nicolaistraße / Am Dom mit dem Teilstück der Prinzenstraße
- ▶ Mönchskirchhof zwischen Birkenhagen und Westwall

⁵⁰ bspw. Verlegung von Gehwegplatten im Diagonalverband und Gestaltung der Kfz-Fahrbereiche mit Kleinpflaster

Maßnahmen

Bei weiteren Straßensanierungen und -umbauten ist die Integration der derzeit viel zu schmalen Gehwege in einen gemeinsamen Straßenbereich mit überfahrbaren Bordsteinkanten und der Anmutung eines verkehrsberuhigten Bereichs zu empfehlen.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--------------------|--|
| kurzfristig | Hansestadt Stendal | Voraussetzung für Realisierung der Maßnahme 6 und für Einzelmaßnahmen der Maßnahme 2 |

3.14 M14: Hinweise zur Straßenraumgestaltung

Ausgangssituation und Ziele

Wie bereits an mehreren Stellen beschrieben, ist die Einheit von Gestalt und Funktion einer Straße von grundlegender Bedeutung. Die Straßenraumgestaltung ist ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieses Grundsatzes. Nicht immer wird dabei ein eindeutiges Ergebnis erzielt. Beispiel dafür ist der „Parkstreifen“ am Markt:

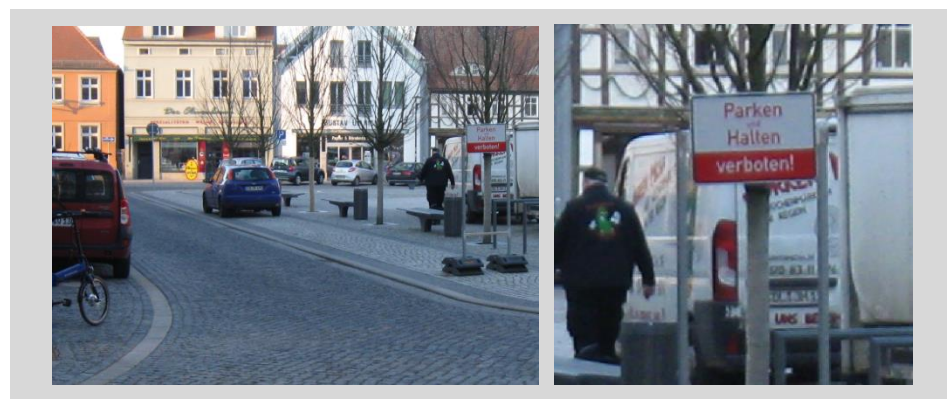


Abbildung 3.22: Beispiel zu einer missverständlichen Straßenraumgestaltung

Die flächendeckend eingesetzten Flachborde zur Trennung der Verkehrsflächen sind im Sinne der Barrierefreiheit natürlich zu begrüßen. Sie „verführen“ aber die Fahrzeugführer (Kfz wie auch Radfahrer) an einzelnen Stellen zu einem Verhalten, welches nicht gewollt ist (Falschparken, Abkürzen des Abbiegens).

Maßnahmen

Beschreibung und Beurteilung

Ein Ansatz ist, die gleichen Verkehrsflächen stets in der gleichen Art und Weise anzulegen. So könnten bei der Anlage von Parkständen und Parktaschen stets mit dem gleichen / ähnlichen Pflaster bzw. der gleichen Farbschattierung ausgeführt werden. Es bietet sich an, auf einen Kontrast zu achten. So können Beginn und Ende eindeutig von den umgrenzenden Flächen unterschieden werden. Auf der Ecke Kornmarkt / Breite Straße sind Parktaschen und Umgebungspflaster fast gleich ausgeführt und damit kaum zu unterscheiden. Liegt Schatten auf den Flächen, ist eine Unterscheidung nahezu unmöglich. Das Beispiel der Breiten Straße zeigt, dass verschiedene Muster und Farben nicht im Widerspruch zu einer „historischen“ Gestaltung des Straßenraumes stehen müssen.

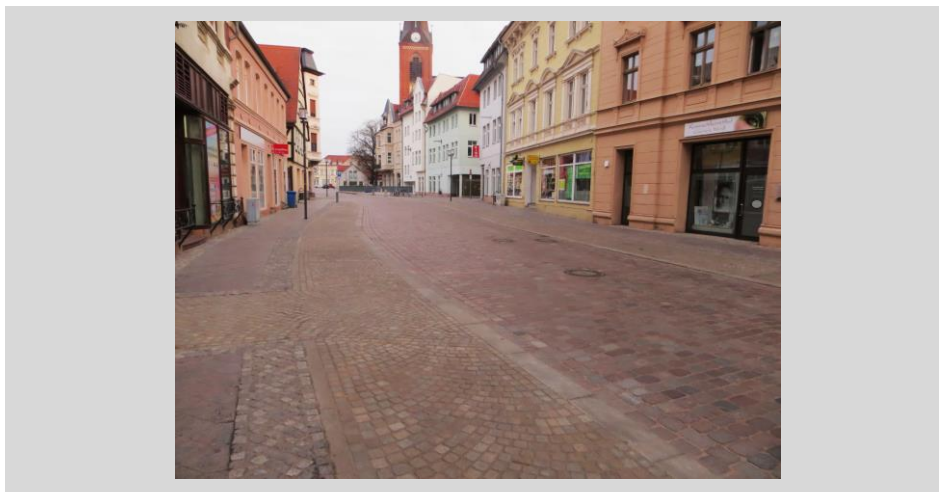


Abbildung 3.23: Beispiel Materialmix Breite Straße

Nicht erwünschtes Verhalten sollte nicht provoziert werden. Dazu gehört, Platzflächen und Räume so zu strukturieren, dass sie nicht irrtümlich als andere Verkehrsflächen wahrgenommen werden können. Im Falle des Marktes bedeutet dies, die Struktur des „Parkstreifens“ aufzulösen. Dies könnte durch Entfernen der Trennlinien erfolgen, aber auch durch Umsetzen der Möblierung.

Die Verwendung von Flachborden ist auch weiterhin anzustreben. Um eine Falschnutzung von Flächen zu verhindern, sind ordnungsdienstliche Maßnahmen durchzuführen. Das muss nicht immer in Strafen münden. Denkbar sind auch Aufklärungskampagnen und Sanktionen erst bei wiederholtem Fehlverhalten. So wurde beispielsweise im Juni 2018 eine

Maßnahmen

bundesweite Aktionswoche gegen Falschparker⁵¹ durchgeführt, die von der Initiative Halle-verkehrt inspiriert wurde. Bei dieser Aktion wurden Falschparker mit „Denkzetteln“ bedacht. Die Initiative Halle-verkehrt (ADFC Halle) selbst verteilt „Gelbe Karten“ an die Falschparker⁵². Mit diesen Denkzetteln und Karten soll den Fahrzeugführern ihr falsches Verhalten vor Augen geführt werden.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--------------------|----------------|
| Planungsempfehlungen | Hansestadt Stendal | |

Ergänzende Hinweise zur Sanierung des Straßenzugs Schadowachen

Der Straßenzug Schadowachen mit einer Kfz-Verkehrsbelastung von 2.000–4.000 Kfz/24h besitzt neben der Erschließungswirkung für den südlichen Altstadtbereich eine wichtige Funktion im Radachsennetz (vgl. Abs. 2.3.2). An die Gestaltung des Schadowachen sollten aufgrund seiner ursprünglichen Anlage als Boulevard hohe Ansprüche auch in Bezug auf die Aufenthaltsqualität gestellt werden. Weiterhin werden den Bewohnern und Besuchern dieses Bereichs der Stendaler Altstadt eine Vielzahl an straßenbegleitenden Stellflächen angeboten.

Bei einer Sanierung und Umgestaltung des Schadowachen sollten folgende Grundsätze beachtet werden:

- ▶ Es ist geplant, die bestehende Tempo-30-Zone aus der Karlstraße auf die Straßenzüge Schadowachen und Rathenower Straße auszuweiten. Das Gebot des Langsam Fahrens sollte mit einer möglichst schmalen Fahrbahn verdeutlicht werden.
- ▶ Aufgrund der verhältnismäßig niedrigen Kfz-Verkehrsmenge und der Tempo-30-Regelung sollte der Radverkehr grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden. Auch die Anlage von Schutzstreifen ist nicht notwendig.

⁵¹ <https://www.vcd.org/startseite/newsroom-uebersicht/vcd-verkehrswende-blog/freie-wege-bundesweite-falschparker-aktionswoche-vom-28052018-03062018-1/> oder <https://www.wegehald.org/freie-wege>

⁵² <http://www.halle-verkehrt.de/freie-wege>

Maßnahmen

- ▶ Für Fußgänger und für Auslagen im Seitenraum sollten möglichst breite Gehwege mit einer attraktiven Grüngestaltung vorgehalten werden.
- ▶ Die Querung des Straßenraums durch Fußgänger ist durchgehend einfach und sicher zu gestalten. Es sollten Parkstände im Seitenraum regelmäßig unterbrochen werden, um freie Sichtbeziehungen herzustellen. An einzelnen Stellen kann die Anlage von Mittelinseln vorteilhaft sein.

3.15 M15: Vorschläge für Anwendungsmöglichkeiten neuer Mobilitätsformen

Ausgangssituation und Ziele

Ein wichtiger Baustein zur Stärkung und Belebung der Altstadt bildet die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Um sich der Herausforderung zu stellen, räumliche Mobilität flächendeckend, kosteneffizient und preisstabil aufrechtzuerhalten, können innovative Mobilitätsformen eine Antwort auf das sich verändernde Mobilitätsverhalten bedeuten. Hierzu zählt auch die Förderung der Elektromobilität im privaten Individualverkehr. In Stendal sind Defizite im Bereich der öffentlichen / halb-öffentlichen Ladeinfrastruktur vorhanden, weshalb die Nachladung von Elektrofahrzeugen für die Bürger in absehbarer Zeit, insbesondere vor dem Hintergrund des voranschreitenden Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen, nur eingeschränkt erfolgen kann.

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann darüber hinaus dazu beitragen, Verkehre von Unternehmen (Arbeitswege, Dienstreisen, etc.) effizienter, sicherer und umweltverträglicher abzuwickeln. Betriebe wie auch die Stadtverwaltung – als Vorbild ansässiger Unternehmen – können die Verkehrsmittelwahl ihrer Beschäftigten aktiv mitgestalten, indem sie dafür sorgen, dass die Fahrt mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln für den Beschäftigten attraktiv ist oder wird.

Die Maßnahme beinhaltet vier Vorschläge für den Umgang mit neuen Mobilitätsformen mit jeweils unterschiedlichem Fokus. Dabei ist die Umsetzung aller Unterpunkte zielführend, sie verstehen sich ergänzend und nicht alternativ.

Beschreibung und Beurteilung

Weiterentwicklung Mobilitätszentrale / Mobilitätsplattform

Die Mobilitätszentrale im Bahnhofsgebäude des Hauptbahnhofes bietet bereits Auskunft und Informationen zu Fahrplänen, Linien, Haltestellen, aktuellen Fahrplanänderungen und weiteren Themen zum ÖPNV-Angebot sowie den Fahrkartenvertrieb für die öffentlichen Verkehrsmittel in Stendal an. Darüber hinaus könnte – je nach Bedarf und Entwicklungsstand der multimodalen Mobilität in Stendal – eine Weiterentwicklung zu einer allumfassenden Mobilitätszentrale mit Integration von Rad- und Fußverkehrsangeboten sinnvoll sein. Als zweiter Standort hierfür bietet sich die Integration der Mobilitätsdienstleistungen in die Tourist-Information am Markt an.

Ergänzend zu den üblichen Fragestellungen zum ÖPNV wird die individuelle Beratung (nicht nur von Gästen der Stadt) zu multimodalen Angeboten (bspw. zu Carsharing-, Bikesharing-Diensten) und nachhaltiger Mobilität in die personalbediente Auskunft integriert. Mit Hilfe persönlicher Gespräche werden das Mobilitätsverhalten der Interessenten erfasst sowie Bedarfe ermittelt. Anschließend können konkrete Vorschläge für die Nutzung des Umweltverbundes vermittelt werden. Die Berater sollten dementsprechend inhaltlich sowie methodisch qualifiziert sein.

Dafür ist es erforderlich, vorhandene Fahrgastinformations- und Routenplanungssysteme aller Verkehrssysteme zu vernetzen und touristische Informationen zu integrieren. Die langfristige Zielstellung sollte darin bestehen, mit Hilfe einer digitalen Mobilitätsplattform ein individuelles und kundenorientiertes Angebot zur Information, Buchung, Bezahlung, Nutzung und Abrechnung integrierter Mobilitätsformen zu offerieren.

Beispielweise könnte hierfür das von der Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt (Nasa) betriebene Mobilitätsportal genutzt werden⁵³. Es liefert verkehrsarten- und verkehrsmittelübergreifende Informationen und intermodale Routenvorschläge für kombinierte Verbindungen mit dem ÖPNV, MIV und Fahrrad sowie unter Einbeziehung von Car- und Bikesharing. Zukünftig ist die Integration weiterer Module zur Elektromobilität (Reichweite, freie Ladepunkte) sowie zur Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen beim Sharing geplant⁵⁴.

⁵³ Derzeit als frei zugängliche Beta-Version unter <http://www.mobile-mitte.de> verfügbar.

⁵⁴ Quelle | <http://www.nasa.de>, abgerufen am 12.02.2019

Maßnahmen

Das Angebot könnte durch Aktionen, wie einer Beratung für Stendaler Neubürger (bspw. im Zusammenhang mit der Abholung von Neubürgerpaketen inkl. Schnuppertickets) oder der Mobilitätsbildung an Grundschulen ausgebaut werden.

Wichtig ist die öffentliche Wahrnehmung der Mobilitätszentrale und der Mobilitätsplattform, die durch eine Marketingkampagne unterstützt werden kann. Damit die Stendaler Bevölkerung ihre Verkehrsmittelwahl zukünftig stärker situativ treffen, d. h. sich weniger gewohnheitsorientiert monomodal verhalten, kommt es insbesondere auf die Bekanntheit der einzelnen Verkehrsangebote an. Dabei bilden die intelligente Vernetzung sowie die Vermittlung von bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten zentrale Elemente.

Förderung der Elektromobilität

Die Erhöhung der Öffentlichkeitswirksamkeit von Elektromobilität (bspw. durch Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum), der Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur (Kfz und Pedelec), als auch der Aufbau und Betrieb von geteilten, elektrifizierten Mobilitätsangeboten (elektrisches Car- und Bike-Sharing-System) stellen für die Hansestadt Möglichkeiten dar, das Mobilitätsverhalten ihrer Bürger aktiv und zukunftsorientiert mitzugestalten. Es empfiehlt sich anhand eines fundierten Standortkonzeptes die Potenziale für Ladeinfrastruktur im öffentlichen / halböffentlichen Bereich zu eruieren. Dafür ist es erforderlich

- ▶ die bestehende Ladesäuleninfrastruktur aufzunehmen,
- ▶ potentielle Standorte für eine Ladesäuleninfrastruktur (Elektroparkplatz) zu identifizieren und
- ▶ mögliche Ladesäulenstandorte zu bewerten.

Denkbar für die weitere Umsetzung des Standortkonzeptes wäre eine Kooperation mit dem regionalen Energiedienstleister für Stendal, den Stadtwerken Stendal. Mögliche weitere Standorte für Ladestationen würden sich beispielsweise im Umfeld des Markts, auf den Parkplätzen des Parkleitsystems oder am Bahnhof anbieten. Diese sollten mit Normal-AC-Lader sowie AC/DC-Schnellader ausgestattet sein und können mit Stellplätzen für Car- und Bike-Sharing (wahlweise mit E-Ladefunktion) kombiniert werden. Auch der Ausbau der bereits bestehenden Standorte (Fabrikstraße, Stadtseeallee) ist denkbar. Ein Beispiel für eine solche intermodale Schnittstelle liefert die Mobilstation in Offenburg (siehe Abbildung 3.24).



Abbildung 3.24: Mobilstation in der Stadt Offenburg⁵⁵

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zur Stärkung des Umweltverbundes wird der Stadtverwaltung – als Vorbild für Unternehmen im Stadtgebiet – die Etablierung betrieblicher Mobilitätsangebote empfohlen. Gleichwohl können auch ortsansässige Betriebe und Einrichtungen (beispielsweise Hochschule Magdeburg-Stendal, Johanner-Krankenhaus Stendal, ALSTOM Stendal) Maßnahmen des Mobilitätsmanagements nutzen und davon profitieren. Denkbar sind beispielsweise folgende erste Handlungsansätze:

- ▶ Durchführung einer Befragung der Mitarbeiter / Studierenden
- ▶ Errichtung/Erweiterung von Fahrradabstellanlagen
- ▶ Bereitstellung von Telefon- und Videokonferenzräumen
- ▶ Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- ▶ Schaffung einer Mitfahrzentrale
- ▶ Erstellung einer umfassenden Infobroschüre über bestehende Mobilitätsangebote des Betriebes / der Einrichtung
- ▶ Schaffung von Stellplätzen und Ladestationen für Elektrofahrzeuge (inkl. Pedelecs)
- ▶ Einführung/Bewerbung von Jobtickets für Mitarbeiter

⁵⁵ **Quelle** | Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 2015

Maßnahmen

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--|----------------|
| kurzfristig | Federführung durch Hansestadt Stendal | |

3.16 M16: Vorschläge zur Verbesserung von Radabstellanlagen

Ausgangssituation und Ziele

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für die Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u. a. Pedelecs). Innerhalb des Altstadtgebietes von Stendal sowie an wichtigen Quellen und Zielen sind teilweise die bestehenden Radabstellanlagen nicht ausreichend bzw. nicht geeignet, ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen. Durch die Schaffung kleinteiliger, flächendeckender und attraktiver Radabstellmöglichkeiten soll die Nutzungsqualität des Radverkehrsangebotes in der Altstadt verbessert werden.

Beschreibung und Beurteilung

Die „Hinweise zum Fahrradparken“⁵⁶ der FGSV bieten allgemeine Empfehlungen zur Anlage von Fahrradabstellanlagen. Erhebungen der Auslastung von Radabstellanlagen können helfen, Bedarfe genauer zu ermitteln. Es ist zu beachten, dass die Anlage von neuen Abstellmöglichkeiten auch potentielle neue Radfahrer anziehen kann und somit bei Neubau / Umgestaltung tendenziell eine größere Kapazität, als der zum Planungszeitpunkt ermittelten, vorzuhalten ist.

Allgemein ist zu beachten, dass Radabstellanlagen die Mindestanforderungen an Standsicherheit und Diebstahlschutz erfüllen sollen, demzufolge die Quer- bzw. Längsneigung im Rahmen der Entwässerung gering ist und eine Anschließermöglichkeit des Fahrrads am Rahmen sichergestellt wird. Darüber hinaus ist insbesondere für den Alltagsverkehr und für längere Parkdauern ein Wetterschutz wünschenswert.

⁵⁶ Quelle | FGSV: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012

Maßnahmen

Ergänzend zu den Mindestanforderungen (Standicherheit, Diebstahl- sowie Wetterschutz) werden an die Anlage folgende weitere grundlegende Ansprüche gestellt:

- ▶ gute Zugänglichkeit
- ▶ sicherer Betrieb und einfache Reinigung
- ▶ günstige Installation
- ▶ stadtgestalterische Verträglichkeit

Empfehlungen für die Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten im Altstadtgebiet Stendals sowie die Handlungsmöglichkeiten der Stadt werden im Rahmen der folgend aufgezeigten Handlungsebenen dargeboten.

Öffentlicher Raum

Vor allem in der Altstadt sollte eine weitere dezentrale und kleinteilige Verdichtung der bestehenden Abstellanlagen erfolgen. Möglich ist dies beispielsweise über ein Fahrradbügelprogramm (z. B. „200 Fahrradbügel für Stendals Altstadt“). An Nutzungsschwerpunkten mit sich überlagernden Nutzungsansprüchen kommt zur Schaffung zusätzlicher Radabstellplätze auch eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Frage. Statt bisher eines Pkws können dann bis zu 10 Fahrräder abgestellt werden.

Folgende Beispiele können als Schwerpunkte für eine weitere Verdichtung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum genannt werden:

- ▶ Aufwertung und Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten in der Fußgängerzone Breite Straße
- ▶ Kleiner Platz am Knotenpunkt Am Pulverturm / Hallstraße / Hospitalstraße / Beckstraße (vor dem Landratsamt)
- ▶ Nach Umgestaltung des Knotenpunkts Am Dom / Am Pulverturm / Nicolaistraße / Westwall
- ▶ Verdichtung des Angebots an Radabstellmöglichkeiten am Sperlingsberg

Private Abstellanlagen

An Arbeitsstätten sind die entsprechenden Abstellmöglichkeiten durch die Unternehmen oder Einrichtungen bereitzustellen. Die Unterstützungsmöglichkeiten durch die Stadt beschränken sich im Wesentlichen auf Informationen. Ausnahme bilden die Stadtverwaltung selbst sowie die kommunalen Betriebe. Hier bestehen deutlich größere Handlungspoten-

Maßnahmen

ziale. Generell sollten neben den Radabstellmöglichkeiten weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahme 15) parallel umgesetzt werden (bspw. Umkleidemöglichkeiten, Duschen etc.).

Bei Einkaufseinrichtungen bilden die privaten Betreiber bzw. Händler die Hauptakteure. Die Stadt kann lediglich über Informationen bzw. Vorgaben über die Satzung einwirken. Besonders an Einkaufseinrichtungen ist der Einsatz von Anlehnbügeln wichtig. Diese ermöglichen ein sicheres Verladen der Einkäufe, ohne das die Gefahr besteht, dass das Rad dabei umkippt.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--|----------------|
| kurz- / mittelfristig | Federführung durch Hansestadt Stendal | |

3.17 M17: Öffnung weiterer Einbahnstraßen für Radfahrer prüfen

Ausgangssituation und Ziele

Neben den bereits in den Maßnahmen 1 und 5 behandelten Straßenräumen ist in der Stendaler Altstadt eine größere Anzahl von Einbahnstraßen für den Radverkehr nicht in Gegenrichtung befahrbar. Dadurch ergeben sich Umwege und Nutzungseinschränkungen für den Radverkehr. Gleichzeitig wird teilweise durch die Nutzer in unzulässiger Weise entgegen der Einbahnstraßenrichtung auf die Gehwege ausgewichen. Dies führt wiederum zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

„Grundsätzlich soll der Radverkehr Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.⁵⁷“ Dies bedeutet, dass Einbahnstraßen ohne Radfreigabe für die Nutzung in der Gegenrichtung die Ausnahme bilden sollten.

Durch die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr verbessert sich die kleinteilige Erreichbarkeit. Damit können Umwege vermeiden werden. Weitere Ziele bilden die Senkung des Konfliktpotenzials mit dem Fuß-

⁵⁷ Quelle | Forschungsgruppe für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Dezember 2010

Maßnahmen

verkehr und die Verbesserung der Wahrnehmung des Radverkehrs durch den Kfz-Verkehr.

Beschreibung und Beurteilung

Es sollte eine flächendeckende Prüfung der Möglichkeiten zur Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr im Stadtgebiet erfolgen.

Ob eine Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann, wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde geprüft. Die Rahmenbedingungen und Regelungen für eine Einbahnstraßenfreigabe sind in der StVO/VwV zur StVO, der ERA und der RASt 06 festgehalten. Gemäß der derzeit gültigen VwV zur StVO aus dem Jahr 2009 kann der Radverkehr in die Gegenrichtung zugelassen werden, wenn folgende drei Bedingungen erfüllt sind:

- ▶ zulässige Höchstgeschwindigkeit max. 30 km/h
- ▶ übersichtliche Verkehrsführung (Strecke, Kreuzungen, Einmündungen)
- ▶ Schutzraum für Radverkehr vorhanden, wo orts-/verkehrsbezogen erforderlich

Die ERA und die RASt 06 sind formal der VwV StVO untergeordnet (es sind Empfehlungen bzw Richtlinien) geben grundsätzlich die gleichen Empfehlungen ab. Im Detail sind Unterschiede in den Literaturen zu finden, etwa bei der notwendigen Fahrbahnbreite. Die Verwaltung der Hansestadt Stendal orientiert sich bisher an den Maßen der RASt 06. Im Sinne einer konsistenten Entscheidungsfindung sollte verwaltungsintern die anzusetzende Literatur festgelegt und alle Prüfungsfälle nach dem gleichen Maßstab bewertet werden. Die ERA bietet hier den aktuellsten Wissensstand.

Die genannten drei Rahmenbedingungen können auch explizit vorbereitend auf eine Einbahnstraßenfreigabe geschaffen werden. So können beispielsweise durch einzelne Sperrflächen Lücken im ruhenden Verkehr und somit Begegnungsbereiche zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr geschaffen werden.

Ein erster Vorschlag der Eingliederung der Einbahnstraßen in der Stendaler Altstadt in eine der folgenden drei Kategoriengruppen ist folgend aufgeführt:

Maßnahmen

- ▶ Kategorie 1: Eine Radfreigabe ist ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen und ohne wesentliche Einschränkungen für den ruhenden Verkehr mittels Beschilderung und Markierung umsetzbar.
 - ▶▶ Hohe Bude (kurze Länge und gute Sichtbeziehungen)
 - ▶▶ Priesterstraße (gute Sichtbeziehungen)
 - ▶▶ Rohrstraße (Fahrgassenbreite von 3,50 m mit Halteverbotszone ermöglicht ausreichende Begegnungsbreite)

- ▶ Kategorie 2: Die Freigabe für den Radverkehr ist durch zusätzliche bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu begleiten bzw. zu ermöglichen.
 - ▶▶ Ostwall (Abmarkierung von einzelnen Begegnungsbereichen zum Ausweichen von Kfz, vorzugsweise an Einfahrten)
 - ▶▶ Neustraße (Abmarkierung eines einzelnen Begegnungsbereichs zum Ausweichen von Kfz im nördlichen Teil der Straße)
 - ▶▶ Brüderstraße (Abmarkierung von einzelnen Begegnungsbereichen zum Ausweichen von Radfahrern, vorzugsweise an Einfahrten)
 - ▶▶ Markt (kurzer Straßenabschnitt von ca. 50 m Länge mit hohem Kfz- und Rad-Verkehrsaufkommen)

- ▶ Kategorie 3: Eine Freigabe für den Radverkehr ist (vorerst) nicht möglich.
 - ▶▶ Marienkirchstraße (Fahrbahnbreite von 3,20 m über längere Engstelle von etwa 50 m)
 - ▶▶ Kleine Hallstraße (nur nach grundlegender Änderung der Verkehrsorganisation, siehe Maßnahme M4)

Für Kategorie 1 sollte eine schnellstmögliche Realisierung erfolgen. Die notwendigen Maßnahmen für die Umsetzung von Kategorie 2 sollten parallel vorbereitet und hinsichtlich ihrer Finanzierung geplant werden. Für Kategorie 3 sind die Auswirkungen für den Radverkehr im Einzelnen zu betrachten und ggf. Alternativangebote priorisiert zu verbessern.

Die Stadt Stendal hat in einer Verkehrsschau am 09.09.2020 sieben Straßenquerschnitte überprüft und die Freigabe folgender Einbahnstraßenabschnitte bis Anfang 2021 anvisiert:

- ▶ Brüderstraße zwischen Markt und Parkplatz Brüderstraße / Deichstraße
- ▶ Rohrstraße
- ▶ Neustraße

Maßnahmen

- ▶ Breite Straße am Winckelmannplatz (probeweise Freigabe)
- ▶ Priesterstraße

Weitere Informationen

| Einzelmaßnahme | Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-----------------------------|-------------------------|--------------------|----------------|
| Maßnahme der Kategorien 1–2 | kurzfristig | Hansestadt Stendal | |

3.18 M18: Hinweise zur Beschilderung und Erkennbarkeit des Radverkehrs in der Innenstadt

Ausgangssituation und Ziele

Im Untersuchungsgebiet werden Kfz-Fahrer zu wenig auf kreuzende oder einmündende Radverkehrsverbindungen hingewiesen. Besonders an Stellen, die einer zusätzlichen Sicherung bedürfen, wie z. B. Einbahnstraßen mit Radfahrern in Gegenrichtung, Querschnitte mit hohem Radverkehrsaufkommen oder Anschlusspunkte zum straßenunabhängigen Wegenetz, sind solche Hinweise oder Aufmerksamkeit für ein gemeinsames Miteinander im Verkehr unerlässlich.

Beschreibung und Beurteilung

Zur Erkennbarkeit einer für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße sind an den nur für Kfz-Fahrer geöffneten Einfahrten ist das Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ (Zeichen 220) konsequent mit dem Zusatzzeichen 1000-32 (waagerechte Pfeile) zu ergänzen. An den nur für Radfahrer freigegebenen Zufahrten sind die Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ auszustatten.

An Knotenpunkten mit für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen empfiehlt es sich, den Kfz-Verkehr auf die neuen Vorfahrtskonstellationen mit Fahrradpiktogrammen hinzuweisen. An Knotenpunkten mit hohem Radverkehrsaufkommen kann auch eine Fahrradpforte (Abmarkierung eines Aufstellbereichs für Radfahrer) markiert werden.

Weiterhin sind die Sichtbeziehungen an allen Knotenpunkten in Bezug auf die Erkennbarkeit des Radverkehrs zu gewährleisten. Dies betrifft bspw. die Einmündung der Karlstraße in den Schadowgassen, an der die Räume

Maßnahmen

unmittelbar am Knotenpunkt oftmals beparkt werden und die Sicht auf den Fußgängerüberweg sowie den gesamten Knotenpunkt dann stark eingeschränkt ist.

Weitere Informationen

| Notwendiger Zeitvorlauf | Zuständigkeit | Abhängigkeiten |
|-------------------------|--------------------|---|
| kurzfristig | Hansestadt Stendal | Begleitende Aspekte zur Umsetzung der Maßnahme 17 |

4 Fazit

4.1 Handlungsstrategie

Die in Kapitel 2.6 aufgeführten Handlungsfelder wurden anschließend konsequent in Maßnahmen (siehe Kapitel 3) überführt. Die entwickelten Maßnahmen werden daher zur Umsetzung empfohlen. Es ist aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen jedoch sinnvoll, diese in ein stufenweise umsetzbares Konzept zu überführen.

Ziel der meisten entwickelten Maßnahmen ist es, Barrieren für die Nutzung des Fahrrads oder des zu Fußgehens weiter abzubauen und die Bedingungen in der Altstadt für diese umweltfreundlichen Verkehrsarten weiter zu verbessern. Dafür muss nicht „von Null“ angefangen werden, sondern kann auf die bereits gelebte Verkehrskultur des Radfahrens und des zu Fußgehens in Stendal aufgebaut werden.

Um kurzfristig erste Maßnahmenansätze zu realisieren, ist zu empfehlen, einfache aber wirkungsvolle Maßnahmen mit einem niedrigen Grad an Abhängigkeiten und einem niedrigen notwendigen Zeitvorlauf (im Straßennetz der Stadt), anzugehen. Für einige kurzfristig umsetzbare Maßnahmen existieren bereits erste Planungen oder es sind keine umfangreichen Planungen erforderlich. Diese Ansätze sollten schnellstmöglich umgesetzt oder angestoßen werden. Dazu wird vorgeschlagen, besonders folgende Einzelmaßnahmen umzusetzen:

- ▶ Veränderung der Knotenpunktsituation Breite Straße / Bruchstraße (Teil der Maßnahme M1)
- ▶ Testbetrieb für eine Freigabe der Fußgängerzone Breite Straße für Radfahrer (siehe Maßnahme M4)
- ▶ Umsetzung der Teilmaßnahmen für eine attraktivere Radverkehrsverbindung Uchtewall – Markt – Bruchweg (zentrale Ost-West-Achse) (siehe Maßnahme M7)
 - ▶▶ (1) Querung der Moltkestraße
 - ▶▶ (2) Querung des Westwalls
 - ▶▶ (3) Straßenräume Mönchskirchhof / Birkenhagen

Fazit

- ▶▶ (5) Querung der Landesstraße 32
- ▶ Prüfung der Leistungsfähigkeit des angepassten Knotenpunkts Stadtseeallee / Moltkestraße und Umsetzung der machbaren Option (siehe Maßnahme M9)
- ▶ Regelkonforme Radverkehrsanlagen in der Straße Nordwall (siehe Maßnahme M11)
- ▶ Öffnung weiterer Einbahnstraßen der Kategorie I für Radfahrer (siehe Maßnahme M17)

Besonders Maßnahmen der Umgestaltung von Verkehrs- und Straßenräumen sind erst nach einer vertiefenden Planung umsetzbar. Zudem ist bspw. im Netz der Landesstraßen eine intensive Zusammenarbeit mit der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) notwendig. Aus diesen Rahmenbedingungen heraus sollten die einleitenden Schritte möglichst zeitnah unternommen werden. Von den für einen mittelfristigen Realisierungshorizont vorgesehenen Maßnahmen sind insbesondere die folgenden Ansätze für ein Erreichen der Ziele des Verkehrskonzepts maßgeblich:

- ▶ Umsetzung von Teilmaßnahmen zur besseren Verknüpfung der Abschnitte der Wallanlagen für Fußgänger und Radfahrer (siehe Maßnahme M2)
 - ▶▶ (1) Querungsmöglichkeit für Fußgänger über die Frommhaugenstraße
 - ▶▶ (2) Umgestaltung Westwall mit radfahrerfreundlichem Belag
 - ▶▶ (7) Mittelinsel in der Bismarckstraße
- ▶ Umgestaltung des komplexen Doppelknotenpunkts am Schützenplatz (siehe Maßnahme M3)
- ▶ Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Nicolaistraße / Am Dom / Am Pulverturm / Westwall (siehe Maßnahme M6)
- ▶ Öffnung der Einbahnstraße Kornmarkt für Radfahrer in Gegenrichtung (Teil der Maßnahme M7 und M17)
- ▶ Umsetzung aller Teilmaßnahmen für eine attraktivere Radverkehrsverbindung Prinzenstraße – Am Dom – Karlstraße (zweite Ost-West-Achse) (siehe Maßnahme M8)
- ▶ Radverkehrs- und Fußgängerführung in der Scharnhorststraße und den angrenzenden Kreisverkehren (siehe Maßnahme M10) in Verbindung mit der Schaffung von Querungsmöglichkeiten über die Uenglinger Straße (Teil der Maßnahme M2)

Unter einem langfristigen Realisierungshorizont werden Maßnahmen bei denen eine komplexe Planung bzw. Grunderwerb notwendig ist und Dau-

eraufgaben zusammengefasst. Langfristige Maßnahmen zeichnen sich entweder dadurch aus, dass ein längerer Zeitvorlauf aufgrund der Komplexität der Planungsaufgabe oder der Beteiligungsstrukturen nötig ist oder dass verkehrliche Wirkungen aufgrund ihres Innovationscharakters heute nur schwer abschätzbar sind. Daueraufgaben sind im Gegensatz dazu konsequent über die gesamte Betrachtungszeit und ggf. darüber hinaus umzusetzen. Folgende Maßnahmen und Aufgaben sind bspw. für den langfristigen Umsetzungshorizont vorgesehen:

- ▶ Vergrößerung des Vorrangbereichs für Fußgänger am Markt / Winkelmannplatz (Teil der Maßnahme M1)
- ▶ Umgestaltung des komplexen Kreuzungsbereichs am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz (Maßnahme M5)
- ▶ Veränderungen in der Verkehrsorganisation zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung (Maßnahme M13)
- ▶ Vorschläge für Anwendungsmöglichkeiten neuer Mobilitätsformen (Maßnahme M15)
- ▶ Vorschläge zur Verbesserung von Radabstellanlagen (Maßnahme M16)

4.2 Eingegangene Stellungnahmen

Die Ergebnisdokumentation dieses Verkehrskonzept für die Stendaler Altstadt befand sich zwischen dem 18.06.2020 bis 19.09.2020 zur Bürgerbeteiligung in öffentlicher Auslegung. Die eingegangenen Stellungnahmen fordern im Wesentlichen eine fortwährende Förderung des Radverkehrs in der Altstadt Stendal, um Radverkehr benutzerfreundlicher und attraktiver, sowie das Netz für den Radverkehr durchlässiger zu gestalten. Es wurde besonders betont, dass der Radverkehr als zumindest gleichberechtigter Verkehr neben dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu sehen ist. Dies soll besonders mit dem Mittel einer weiteren Verkehrsberuhigung (maximal Tempo 30 in der Altstadt) erreicht werden. In diesem Zug sind auch Gehwege so zu gestalten, dass sie für Fußgänger optimal – in Bezug auf Raumbreite und Zustand – nutzbar sind.

Weiterhin fand am 07.07.2020 eine gemeinsame Verkehrsschau zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Stendaler Altstadt statt. Von den untersuchten sieben Straßenzügen kann eine zeitnahe Freigabe von vier Straßenzügen erreicht werden.

Anhangverzeichnis

Anhangverzeichnis

- Anhang 1: Raum- und Bevölkerungsstruktur
- Anhang 2.1: Kfz-Analysekarte
- Anhang 2.2: Analysekarte Ruhender Verkehr
- Anhang 2.3: Analysekarte Rad- und Fußverkehr
- Anhang 2.4: Analysekarte ÖPNV
- Anhang 2.5: Defizitkarte
- Anhang 3.1: Prinzipskizze Umgestaltung Knotenpunktbereich am Schützenplatz (M3)
- Anhang 3.2: Prinzipskizze Umgestaltung Knotenpunktbereich am Tangermünder Tor / Nachtigalplatz (M5)
- Anhang 3.3: Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunktes Nicolaistraße / Westwall (M6)
- Anhang 3.4: Prinzipskizze Umgestaltung des Knotenpunktes L 32 / Bruchstraße / Bruchweg (M7)
- Anhang 3.5: Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee (M9)
- Anhang 3.6: Prinzipskizze Umgestaltung der Stadtseeallee, Option mit Rechtsabbiegestreifen (M9)
- Anhang 3.7: Prinzipskizze Umgestaltung des Straßenzugs Westwall / Knochenstraße (M9)
- Anhang 3.8: Prinzipskizze Radverkehrsführung Scharnhorststraße und angrenzende Kreisverkehre (M10)