

Hansestadt Stendal		Mitteilungsvorlage	Datum:	25.08.2021
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachenummer: VII/0541	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:				
TOP:	Grundhafter Straßenausbau Mönchskirchhof, Straßenabschnitte nordwest/nordost			
Auswirkungen auf die Ortschaften der Hansestadt Stendal:				
Belange der Ortschaften werden berührt.			<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Die betroffenen Ortschaftsräte werden angehört.			<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein

Beratungsfolge:		Beratungsergebnis:		
Ausschuss für Stadtentwicklung	am:	03.11.2021		

Schriftlicher Bericht zur Baumaßnahme: Grundhafter Straßenausbau Mönchskirchhof, Straßenabschnitte Nordwest/Nordost

1. Lage -, Umfang - und Bestandteile der Maßnahme

Der Mönchskirchhof befindet sich im westlichen Teil der Altstadt im Sanierungsgebietes der Hansestadt Stendal nahe dem Westwall. Die 2 auszubauenden Bauabschnitte Nordwest und Nordost haben zusammen eine Länge von ca. 170m, geführt in Einbahnrichtung von der Brüderstraße vor dem Stadtarchiv und der Stadtbibliothek vorbei im rechten Winkel vor der privaten Sekundarschule- und dem Hildebrand-Gymnasium auf den Westwall. Die Durchführung des bevorstehenden grundhaften Ausbau ist geplant als Gemeinschaftsmaßnahme zusammen mit AGS(Schmutzwasserkanal) und Stadtwerke Stendal (Trinkwasserleitung und innerstädtische Daten- und Stromversorgung). Die Hansestadt Stendal ist als Straßenbaulastträger für den Regenwasserkanal und den Straßenausbau verantwortlich.

Beide Straßenabschnitte sind gegenwärtig zum Kurzzeit- und Bezahlparken kenntlich und nutzbar deklariert. Die Parkbereiche bestehen im nordöstlichen Abschnitt beidseitig und im nordwestlichen einseitig. Die Parkbereiche sollen im Zuge des Ausbaues zu weiteren Absicherung des Schulzu – und abfahrtsverkehrs sowie ruhendem Verkehr für Anlieger weitestgehend erhalten bleiben.

2. Vorhandene Befestigungen und Entwässerung

Die Straßenabschnitte sind mit grobem und unförmigem Großsteinpflaster, teilweise Schlackepflaster versehen. Die Fläche weist erhebliche Setzungsbereiche auf. Im nordöstlichen Teilabschnitt wurde die Pflasterfläche vor Jahrzehnten mit einer dünnen Asphaltsschicht überzogen und immer wieder ausgebessert. Allumfassend entsprechen die vorzufindenden Straßenverhältnisse nicht mehr heutigen Anforderungen. Auf dem nordöstlichen Abschnitt ist keine Regenentwässerung vorhanden. Das Oberflächenwasser sammelt sich in Pfützen und Randbereichen, wo es nach und nach versickert bzw. verdunstet. Der einseitige Gehweg auf der Nordost-Seite bestehend aus Mosaikpflaster sowie aus Betonplatten, teilweise über 30 Jahre alt, wurde partiell erneuert. Er ist uneben und lückenhaft. Ein halbseitiges Überfahren und Parken ist hier gestattet und schädigt den Belag schon lange.

Im nordwestlichen Teilabschnitt befindet sich als Entwässerungseinrichtung ein

Straßenablauf, welcher im Westwall angeschlossen ist. Fehlende Oberflächenzuleitung, hinzufließendes Dachniederschlagswasser (über Rinne im Gehweg verlegt) verstärken die Pfützenbildung, welche sich nach Niederschlagsereignissen nur langsam durch Versickerung und Verdunstung verkleinern bzw. auflösen.

Die Bordsteinführung zur Trennung des Gehweges zur Fahrbahn ist aufgrund verschlissener Natursteinborde in Lage und Höhe unregelmäßig und relativ unsicher. Die Oberfläche des Gehweges wurde im Jahr 2010 mit gebrauchtem Betonsteinpflaster aus dem Stadtteil Süd ertüchtigt, jedoch sind die Querneigungen in diesem Abschnitt teilweise stark abweichend von den gültigen Vorschriften (zu steil).

3. Gestaltung des Verkehrsraumes neu

Nach Anfrage/Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde ist der Oberflächenausbau der Fahrbahn mit Granitsteinpflaster wie in den bisher sanierten Straßen der Hansestadt Stendal vorgesehen. Die sich bewährte Einbahnstraßenführung wird beibehalten.

Die Fahrbahnbreite wird auf 3,50m für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (ALS GmbH und Feuerwehr) ausgelegt. Das Parken soll auch in Zukunft ein- bzw. zweiseitig möglich und erlaubt sein. Auch der Radfahrverkehr soll in höherem Maße berücksichtigt werden.

6 Varianten wurden (sh. Anlagen) mit dem Ziel untersucht, die Verkehrsführung in Abhängigkeit heutiger Anforderung neu zu gestalten und dieses gleichzeitig unter besonderer Berücksichtigung der Belange der Fußgänger und der Radfahrer zu gewährleisten. Aufgrund des Zustandes der Verkehrsanlage müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die geplante Nutzung der verschiedenen Verkehrsarten mit ausreichender Sicherheit zu erzielen. Entsprechend des Sanierungskonzeptes der Hansestadt Stendal soll die Fahrbahn und der Parkstreifen mit Kleinpflaster befestigt werden. Die Bordsteine werden aus Naturstein errichtet. Der Radfahrstreifen soll mit einem radverkehrsfreundlichen Belag, wie gesägtem Großsteinpflaster gepflastert werden. Die Gehwege werden mit einem Gehband mit Bischofsmützen, welches seitlich mit Kleinpflaster gefasst wird, hergestellt. Die verschiedenen Varianten wurden aufgrund der geltenden Regelbreiten nach RAS 06 gefertigt und unterscheiden sich in den Breiten der Nutzung von Gehweg und Radfahrstreifen. Planerische Bedeutung genießt die funktionale Herausstellung der Wegebeziehung in der Achse Stadtsee – Altstadt. In allen Varianten ist daher ein Radfahrstreifen mit mind. 1,25m Breite nicht möglich. Dieser wird nur in einzelnen Varianten zum möglichen Ausbau darstellbar.

In allen Varianten wird im Kreuzungsbereich mit dem Birkenhagen eine Mischverkehrsfläche mit radfahrer-freundlichem Material, z.B. geschnittenes Großpflaster vorgesehen. Am Übergang von der Innenfreifläche aus Richtung Brüderstraße zur Fußgängerampel Westwall zum Uchtewall und dem Zugang vom Ein-/Ausgang Gymnasium zur Freifläche soll ebenfalls eine materialmäßige wie auch gestalterische Betonung vollzogen werden. Diese Wegebeziehungen werden in den weiteren Planungsphasen näher detailliert werden.

4. Variantenunterscheidung

Variante 1:

Die Fahrbahn wird auf 3,50m ausgebaut und auf der gebäudezugewandten Seite wird neben der Fahrbahn ein 1,25m breiter Radfahrstreifen angelegt. Auf der Nordostseite bleibt für den Gehweg eine Breite von 2,75m bis 4,60m und auf der Nordwestseite wird ein 2,00m breiter Gehweg angelegt. Aufgrund der vorhandenen Gesamtbreite werden auf der Nordwestseite die Parkstände zwischen den Bäumen angeordnet. Im Bereich der Bäume wird der befestigte Bereich auf 1,00m eingeschränkt, wodurch sich die Anzahl der Parkmöglichkeiten verringert. Der Radwegverkehr vom Westwall in Richtung Stadt wird über

die Innenfreifläche geführt. In dieser Variante wird das Parken gegenüber dem Bestand stark eingeschränkt. Der Radfahrer erhält auf beiden Abschnitten einen eigenen Fahrbahnstreifen.

Variante 2:

Die Fahrbahn wird auf 3,50m ausgebaut und kein Radfahrstreifen angeordnet. Das Parken zwischen den Bäumen kann vor den Bäumen auf einem Parkstreifen erfolgen. Der Radwegverkehr wird auf dem nordwestlichen Abschnitt in beiden Richtungen über den Platz geführt. Es wird eingeschätzt, dass auf der nordöstlichen Seite der Radfahreranteil nur gering ist. Die Hauptrichtung des Radverkehrs führt vom Westwall in Richtung Stadtmitte und zurück.

Variante 3:

Der nordöstliche Straßenabschnitt wird wie in Variante 2 ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,50m und auf beiden Seiten wird ein Parkstreifen angeordnet. Auf der Nordwestseite wird ein 2,00m breiter Parkstreifen an der Freifläche vor den Bäumen angelegt. Der Radwegverkehr in Richtung der Einbahnstraße erhält einen separaten Fahrstreifen von 1,25 m. Die Fahrbahn wird auf 3,00m begrenzt, so dass die Bäume ca. 20cm mehr Platz erhalten. In dieser Variante wird der Gehweg auf 2,00m eingegrenzt und der ruhende Verkehr muss beim Ein- und Ausparken die Radfahrspur überfahren. Der Radverkehr in Richtung Stadtmitte wird über die Freifläche geführt.

Variante 4:

Der nordöstliche Straßenabschnitt wird wie in Variante 2 ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,50m und auf beiden Seiten wird ein Parkstreifen angeordnet. Für den Gehweg bleibt eine Breite von 2,00 bis 2,85m. Auf der Nordwestseite wird ein 2,00m breiter Parkstreifen an der Freifläche vor den Bäumen angelegt. Der Radwegverkehr in Richtung der Einbahnstraße erhält einen separaten Schutzstreifen von 1,25m Breite. Die Fahrbahn wird eingeschränkt, so dass die Hochbordkante an den Bäumen um ca. 45cm verschoben werden kann und somit die Wurzeln besser geschützt sind. In dieser Variante wird der Gehweg eine Regelbreite von 2,50m haben. Der Fahrzeugverkehr muss beim Ein- und Ausparken die Radfahrspur tangieren, die mit Kleinpflaster befestigte Fahrspurweite von 2,25m ist für PKW ausreichend, um nicht den gesamten Radfahrstreifen zu befahren. Der Radfahrverkehr in Richtung Stadtmitte über den Birkenhagen wird über die Freifläche geführt.

Diese Variante hängt von einem möglichen Erhalt der Bäume in diesem Straßenzug ab. Die Ergebnisse der dazu veranlassten Untersuchung werden in Kürze erwartet. Denn die Vitalität der Bäume ist bereits geschwächt. Die bevorstehenden Tiefbauarbeiten im Nahbereich können weitere Auswirkungen bewirken. Für den Fall, dass die Bäume in der Ost-, Westachse nicht zu erhalten sein werden, würde der in Richtung Innenstadt führende Radfahrstreifen fahrbahnseitig vor dem Parkstreifen angeordnet. An den Parkstreifen würde dann im Anschluss die platzseitig neu zu pflanzende Baumallee angelegt.

Variante 5 und 5a:

Die nordöstliche Seite wird wie in Variante 2 ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,50m und auf beiden Seiten wird ein Parkstreifen angeordnet. Für den Gehweg bleibt eine Breite von 2,00 – 2,85m. Auf der Nordwestseite wird kein Parkstreifen angelegt. Der Radwegverkehr wird in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt. Die Fahrbahn wird in einer Gesamtbreite von 4,80m für den Begegnungsfall LKW / Radfahrer ausgebaut. Die Straße müsste auf der gesamten Breite mit einem gesägten Radfahrer freundlichem Großpflaster gepflastert werden. In dieser Variante wird auf der Freifläche kein separater Weg für den Radverkehr in Richtung Stadtmitte benötigt und die Bäume hätten zudem genügend Abstand zur Straßenverkehrsfläche. In der Variante 5a wird der nordwestliche

Abschnitt nicht komplett mit gesägtem Pflaster ausgebaut, sondern nur die beiden Radfahrstreifen. In der Mitte der Straße wird Natursteinkleinpflaster verlegt.

Variantenvergleich:

Alle Varianten haben ihre Vor- und Nachteile für die einzelnen Verkehrsteilnehmer. Durch das Bauamt wird die Variante 4 favorisiert. Wenn auf die Parkstände auf der Nordwestseite verzichtet werden würde, könnte auch die Variante 5a weiter verfolgt werden. Aufgrund der Schulbeziehung „Elterntaxi“ und der in der Hausnummer 2 befindlichen Pension wird dieses aus Sicht der Verwaltung jedoch nicht zu vertreten sein.

Das beauftragte und in Kürze vorliegende Baumgutachten wird Klarheit über den Erhalt der Baumreihen zur Freifläche an beiden Straßenabschnitten liefern. Sollten diese aufgrund von Schädigung und altersbedingter Wuchsdefizite zu fällen sein, würde eine Neupflanzung in entsprechendem Abstand zur planerischen Anpassung in dem nordwestlichen Abschnitt führen. Die Verlegung der stadteinwärts führenden Radwegspur an den Parkrandstreifen könnte der Gestaltung des Verkehrsraumes und der Planung der Freifläche vorteilhafte neue Impulse geben.

5. Oberflächenentwässerung neu

Die geplante Regenwasserableitung soll über neu zu verlegende Kanäle DN 300 (Nordwest) und DN 250 (Nordost) in die bestehende Vorflut des Westwalls erfolgen. Die Materialauswahl erfolgt über Kostenvergleich und Wirtschaftlichkeitsberechnung in der Entwurfsplanungsphase. Hierbei wird auch ein Anschluss über den Verbindungsweg in die Wüste Worth untersucht. Die Dachentwässerungen werden in das neu zu verlegende Kanalsystem angeschlossen. Auf dem Platz der großen Innenfreifläche wird gegenwärtig noch die Errichtung einer unterirdischen Zisterne zur Pufferspeicherung untersucht und um damit u. U. auch die Möglichkeit der Wasserentnahme zur Bewässerung der geplanten, neu zu gestaltenden Freianlage zu schaffen.

Die hydraulische Berechnung des Regenwasserkanals erfolgt nach Vorliegen der anzuschließenden Dach- und befestigten Flächen.

6. Straßenbeleuchtung

Die Beleuchtung des Mönchskirchhofes erfolgt derzeit über die vorhandenen Leuchten an den Wegen der Grünanlagen. An den 2 Straßenabschnitten ist eine Beleuchtung nicht vorhanden, wird jedoch Bestandteil der Planung.

Es sind jeweils 2 Leuchten an 4m-Masten mit Leucht-Aufsätzen vom Typ „Clara II“ der Leipziger Leuchten GmbH geplant, da Leuchten dieses Typs bereits in ausgebauten Straßen der Innenstadt im Einsatz sind.

7. Finanzierung

Für die geplante Baumaßnahme „Grundhafter Straßenausbau Mönchskirchhof, Straßenabschnitte Nordwest/Nordost“ wurden der Hansestadt Stendal Mittel in Höhe von 1.264.500,00 EUR aus dem Förderprogramm „Lebendige Zentren“ Produktjahr 2020 als Gesamtkostenumfang bewilligt.

Hinweis:

Die Verwaltung beabsichtigt, ergänzend die Neugestaltung des Fußweges zwischen Mönchskirchhof und Wüste Worth noch in die Maßnahme mit einzubeziehen.

Mönchskirchhof – Grundhafter Straßenausbau

Kostenschätzung – Bau

Variante 1: 699.262,24 EUR
Variante 2: 678.287,98 EUR
Variante 3: 693.241,79 EUR
Variante 4: 688.338,54 EUR
Variante 5: 708.088,57 EUR
Variante 5a: 696.790,71 EUR

Geschätzte Gesamtkosten Bau im Durchschnitt: ca. 694.001,64 EUR Brutto

Ingenieurkosten und Vermessung: ca. 98.217,31 EUR Brutto

Baumgutachten Bestandsbäume: ca. 1.000,00 EUR Brutto

Archäologie: ca. 35.000,00 EUR Brutto

**Voraussichtliche Gesamtsumme: ca. 828.218,95 EUR
Brutto**

Bewilligter Gesamtkostenumfang: 1.264.500,00 EUR

Brutto

(davon HHJ 2021: 65.300,00 EUR + 60TEUR VE für 2022

davon HHJ 2022: 569.300,00 EUR

davon HHJ 2023: 630.000,00 EUR – evtl. VE für 2022)

Klaus Schmotz
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis:

1. Übersichtslageplan
2. Lageplan Variante 1
3. Lageplan Variante 2
4. Lageplan Variante 3
5. Lageplan Variante 4
6. Lageplan Variante 5
7. Lageplan Variante 5a
8. Leitungsplan