

Hansestadt Stendal		Mitteilungsvorlage	Datum:	24.01.2023		
Amt:	60.2 - Tiefbau	Drucksachenummer: VII/0848	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich			
Az.:						
TOP:	Grundhafter Straßenausbau Haferbreiter Weg 1.BA (Arneburger Str. bis Uchtebrücke)					
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:	08.03.2023	

**Schriftlicher Bericht zur Baumaßnahme:
Grundhafter Straßenausbau Haferbreiter Weg 1.BA (Arneburger Str. bis Uchtebrücke)**

1. Lage -, Umfang - und Bestandteile der Maßnahme

Der Haferbreiter Weg befindet sich im nordöstlichen Stadtgebietes der Hansestadt Stendal und verläuft in West-Ost-Richtung. Er beginnt an der Landesstraße L 16 (Arneburger Straße), und endet an der Brücke Neuer Graben. Nach der Brücke ist die Straße bis zum Ortsausgangsschild als Haferbreite bezeichnet. Als Sammelstraße dient der Haferbreiter Weg der Anbindung der östlichen Wohngebiete an das überregionale Straßennetz. Mit der geplanten Baumaßnahme ist der Ausbau zwischen der Arneburger Straße und der Brücke über die Uchte geplant. Dieser Abschnitt beträgt 525 m.

Die Durchführung des bevorstehenden grundhaften Ausbaus ist als Gemeinschaftsmaßnahme mit der AGS (Schmutzwasserkanal) und den Stadtwerken Stendal (Trinkwasserleitung, Stromversorgung und TK-Anlagen) geplant. Die Hansestadt Stendal ist als Straßenbaulastträger für den Regenwasserkanal und den Straßenausbau verantwortlich.

2. Vorhandene Befestigungen und Entwässerung

Die etwa 8 m breite Fahrbahn ist mit Natursteinpflaster-Oberfläche seit vielen Jahrzehnten befestigt. Diese wurde über die Jahre immer wieder ausgebessert, im Bereich der neuen Grundschule wurde der vorhandene Bahnübergang zurückgebaut und ist durch die Überhöhung noch immer sicht- und spürbar. Abschnittsweise ist Parken am Straßenrand möglich und erlaubt.

Auf beiden Straßenseiten sind ca. 2,0m breite Gehwege vorhanden. Diese wurden in den Jahren 2011 und 2015 mit Betonpflaster aus dem aufgegebenen Wohngebiet Süd über verschiedene Projekte und Maßnahmen hergestellt. Zwischen Gehweg und Fahrbahn ist ein unbefestigter Seitenstreifen mit teilweisem Bewuchs durch Bäume und Grasnarbe.

Ausgewiesene Radwege sind im Haferbreiter Weg nicht vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Abschnittsweise werden auch die unbefestigten Streifen zwischen Gehweg und Fahrbahn vom Radverkehr genutzt.

Im geplanten Ausbaubereich gibt es keine Haltestelle des ÖPNV. Die Laufwege der Grundschüler zu den vorhandenen Einstiegstellen sind 450m (Weidengang) und 630m (Bismarckstraße).

Allumfassend entsprechen die vorzufindenden Straßenverhältnisse nicht mehr heutigen Anforderungen. Eine den Regelwerken entsprechende Regenentwässerung für den Straßenoberbau ist nicht vorhanden. Das Oberflächenwasser sammelt sich in Pfützen und Randbereichen, wo es nach und nach versickert bzw. verdunstet. Vereinzelt sind Straßeneinläufe vorhanden, diese sind jedoch nicht ausreichend um das anfallende Niederschlagswasser aufzunehmen und schadlos abzuleiten.

Entwässerungsleitungen sind geteilt vorhanden, im vorderen Bereich von der Kreuzung Arneburger Straße etwa 150m, verlaufend in der unbefestigten Fläche zwischen den Gebäuden und dem Gehweg in der Dimension von DN250. Auf der Nordseite verläuft ein Kanal ab Mitte des ersten Altneubaus im Seitenbereich und Gehweg DN250-400, dieser entwässert in die Uchte im Bereich des Brückenbauwerks. Im hinteren Bereich verläuft der Kanal im Bereich des nördlichen Gehweges mit vorhandenem Baumbestand, teilweise befinden sich die Schächte unmittelbar neben den Bäumen.

Die beiden Kanäle sind noch aus dem Jahr 1937. Sie wurden 1962/63 instand gesetzt. Bei der Kamerabefahrung haben sich deutliche Schäden gezeigt, die durch Sanierungsmaßnahmen nicht mehr zu beheben sind.

Die Beleuchtung wurde 2015 neu errichtet, die Leuchten, auf der Südseite angeordnet, wurden auf LED umgerüstet und entsprechen der aktuellen Normgebung.

3. Gestaltung des Verkehrsraumes neu

Über den Haferbreiter Weg wird das Gebiet Haferbreite im östlichen Bereich von Stendal und die an der Straße angrenzenden Grundstücke erschlossen. Die Linienführung ist durch den vorhandenen Verlauf sowie durch die Bebauung weitestgehend vorgegeben.

Der Ausbau der Fahrbahn soll grundhaft auf einer Länge von ca. 525m erfolgen.

Hintergrund für den geplanten Ausbau der Straße ist u. a. auch die neu erstellte Grundschule an der Straße mit den sich daraus ergebenden Änderungen im Verkehrsaufkommen und der Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer. Der Schwerpunkt liegt hier bei der Schulwegsicherung, fußläufig und mit dem Rad bei gleichzeitiger Absicherung des Fahrzeugverkehrs (Bringe- und Holverkehr).

Vier Varianten wurden erarbeitet (sh. Anlagen) mit dem Ziel, die Verkehrsführung in Abhängigkeit heutiger Anforderung neu zu gestalten und dabei die Belange aller Verkehrsteilnehmer aufeinander abzustimmen. In den Varianten wurden die Empfehlungen der RAS 06 unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten umgesetzt.

In allen Varianten ist in unmittelbarer Nähe zur Grundschule eine Querungshilfe in Form eines Fußgängerüberweges vorgesehen.

In drei Varianten ist als Wendemöglichkeit für den Kraftverkehr (Elterntaxi) zwischen Landesamt für Veterinärwesen und dem Gebäude Nr. 21 ein Minikreisell mit einem Durchmesser von 20m vorgesehen.

4. Variantenunterscheidung

Variante 1: Radfahrerschutzstreifen am Fahrbahnrand

In der Variante 1 wird der Radverkehr auf beidseitigen Fahrradschutzstreifen am Fahrbahnrand geführt. Der Schutzstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn, jedoch kein Fahrstreifen. Die Markierung des Schutzstreifens kann bei Bedarf von anderen Fahrzeugen überfahren werden. Die Schutzstreifen gehören zur Fahrbahn und erhalten eine Breite von 1,75 m.

Zur Entwässerung der Fahrbahn werden entlang der Schutzstreifen Bordrinnen mit Straßenabläufen vorgesehen. Diese werden von den Mäßen nicht dem Schutzstreifen

zugeordnet, da die Bordrinnen als Pendelrinnen ausgebildet werden. Die Bordrinnen werden mit Bordsteinen eingefasst. Die gesamte Fahrbahnbreite zwischen den Bordsteinen wird 9,20 m breit sein. Für den Begegnungsverkehr LKW/PKW steht dann noch eine Breite 5,00 m zur Verfügung. Diese Breite ist auch mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen für den Begegnungsfall LKW/PKW noch ausreichend. Für den Begegnungsfall LKW/LKW oder LKW/BUS muss dann der Schutzstreifen mitbenutzt werden.

Am Bauanfang wird der Radweg der Arneburger Straße an die Schutzstreifen angebunden. Die Schutzstreifen werden an der Querungsstelle und am Minikreisel unterbrochen. Am Ausbauende, vor der Brücke über die Uchte enden die Fahrradschutzstreifen. Der Radverkehr wird dann weiter auf der Fahrbahn geführt.

Stellflächen in Längsaufstellung werden 23 Stück im südwestlichen Ausbaubereich (Bauanfang bis etwa „Vor dem Viehtor“) und 4 Stück auf der nördlichen Seite zwischen den Zufahrten des Veterinäramtes entstehen. Diese werden zwischen dem Radfahrstreifen und dem Gehweg angeordnet und 2,40 m breit sein. Ein Parken am Fahrbahnrand wird nicht mehr möglich sein. Die beidseitigen Gehwege werden eine Breite von 2,00 – 2,50 m erhalten.

Im westlichen Bereich werden alle 12 Birken im Altbestand gefällt.

Im östlichen Bereich sind am nördlichen Rand 5 Linden und am südlichen Rand 6 Linden zu entfernen. Die Lage der Fahrbahn wurde so angeordnet, dass an einem Fahrbahnrand der Baumbestand erhalten werden kann. Geh- und Radwege erhalten im Bereich des verbleibenden Baumbestandes Wurzelbrücken.

Als Ersatz für die Baumfällungen wurden 75 Bäume als Neupflanzungen ermittelt. Davon können innerhalb des Bauabschnittes etwa 10 Bäume gepflanzt werden. Der Anteil der Grünflächen erhöht sich um ca. 19%. Insgesamt wird für diese Variante ein Grunderwerb von etwa 590 m² notwendig.

Variante 2: Getrennter Geh-/Radweg in den Seitenbereichen

In der Variante 2 wird der Radverkehr auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen geführt. Der Radweg verläuft zwischen der Fahrbahn oder den Stellflächen am Gehwegrand. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 m. Im Unterschied zur Variante 1 sind zwei Querungshilfen mit einer Fahrbahneinengung auf 3,50 m vorgesehen, wovon aber nur eine Engstelle mit einem Schutzstreifen markiert wird. Die zweite Einengung soll die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers schon frühzeitig auf das Gefahrenpotential hinweisen.

Gegenüber Variante 1 werden zur Entwässerung beidseitig Entwässerungsbordsteine in nicht überfahrbaren Bereichen vorgesehen, um die nutzbare Breite von 6,00m zu erhalten. Stellflächen in Längsaufstellung werden 27 Stück im südwestlichen Ausbaubereich und die 4 auf der nördlichen Seite entstehen. Ein Parken am Fahrbahnrand wird nicht mehr möglich sein.

Die Gehwegbreiten ändern sich auf durchgängig 2,50 m.

Der nördliche Radweg verläuft bis auf den Abschnitt im Bereich des Veterinäramtes am Fahrbahnrand. Hier wird dieser so weit in nördliche Richtung verschoben, dass der Baumbestand bis zum Minikreisel erhalten werden kann. Der südliche Radweg verläuft im Bereich der Längsparkflächen dahinter. Im Bereich des Veterinäramtes wird der Radweg ebenfalls so weit verschoben, dass der Baumbestand dort erhalten bleiben kann.

Im westlichen Bereich werden die 12 Birken im Altbestand gefällt.

Im östlichen Bereich sind ab dem geplanten Minikreisel am nördlichen Rand 8 Linden und am südlichen Rand 5 Linden zu entfernen. Geh- und Radwege im Bereich des Altbestandes erhalten Wurzelbrücken. Die Notwendigkeit ergibt sich aus der Herstellung der Verkehrsanlagen Minikreisel und Radweg. Als Ersatz für die Baumfällungen werden 91 Stück Nachpflanzungen ermittelt. Innerhalb der Maßnahme können 13 Bäume neu gepflanzt werden. Der Anteil der Grünflächen verringert sich auf etwa 17%, Grunderwerb etwa 830 m².

Variante 3: Radverkehr auf der Fahrbahn als Fahrradstraße – Umfahrung mit

Parkplätzen ohne Minikreisel

In der Variante 3 wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, die Straße wird als Fahrradstraße über die gesamte Ausbaulänge geplant. Mit Zusatzzeichen kann auch dem Kraftfahrzeugverkehr die Benutzung erlaubt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die gesamte Fahrbahnbreite ist für den Radverkehr reserviert.

Da nur geringer Linienbusverkehr vorhanden ist, erhält die Fahrbahn nach RAST 06 eine Breite von 6,00 m. Im Bereich der beiden Querungshilfen sind die Fahrbahneinengungen auf jeweils 3,50 m vorgesehen.

Analog zur Variante 2 sind beidseitig Entwässerungsbordsteine geplant.

Um dem Kraftfahrzeugverkehr (Elterntaxi) eine Wendemöglichkeit anzubieten wird im Bereich des Veterinäramtes südlich der eigentlichen Straße eine weitere Fahrspur geschaffen. Diese Fahrspur ist nur im Einrichtungsverkehr in West-Ost-Richtung befahrbar. Die Zufahrt erfolgt von der eigentlichen Fahrbahn. Für die Ausfahrt wird die vorhandene Grundstückszufahrt genutzt. Die Umfahrung erhält eine Breite von 3,50 m. Damit ist ein rückwärtiges Einparken in die südlich angrenzenden Stellflächen möglich.

Stellflächen in Längsaufstellung werden 21 Stück im südwestlichen Ausbaubereich (Bauanfang bis etwa „Vor dem Viehtor“) und 11 Stück auf der beschriebenen Umfahrung auf der südlichen Seite gegenüber dem Veterinäramt geschaffen.

Die beidseitigen Gehwege werden eine Breite von 2,00 – 2,50 m erhalten.

Im Bereich des verbleibenden Baumbestandes erhalten die Gehwege Wurzelbrücken.

Im westlichen Bereich werden die 12 Birken im Altbestand gefällt.

Im östlichen Bereich sind am südlichen Rand 3 Linden zu entfernen. Die Notwendigkeit ergibt sich aus der Herstellung der Umfahrung. Als Ersatz für die Baumfällungen wurden 42 Bäume ermittelt. Innerhalb der Maßnahme können 26 Bäume neu gepflanzt werden. Der Anteil der Grünflächen erhöht sich auf etwa 32%. Insgesamt wird ein Grunderwerb von etwa 500 m² notwendig.

Variante 3a: Radverkehr auf der Fahrbahn – Umfahrung ohne Parkplätze ohne Minikreisel

Die Variante 3a ist eine Untervariante der Variante 3. Sie unterscheidet sich von der Variante 3 nur im Bereich der Umfahrung. Hier wird auf die Anordnung von Stellflächen an der Umfahrung verzichtet und die Umfahrung wird an den Gehweg verschoben.

Der gesamte vorhandene Baumbestand im östlichen Bereich (22 Linden StU 0,7 – 2,1 m) kann erhalten werden. Ersatzpflanzungen werden nur für die Baumfällung der 12 Birken im Altbestand mit 23 Bäumen erforderlich. Innerhalb der Maßnahme können etwa 21 Bäume neu gepflanzt werden. Nach dem Ausbau erhöht sich der Anteil der Grünflächen auf etwa 33%.

Variante 4: Entwicklungsvariante aus Variante 2 und 1

Diese Variante beginnt an der Kreuzung Arneburger Straße, Analog der Variante 2, mit einem getrennten Geh-/Radweg in den Nebenanlagen. Der vorgesehene Minikreisel wird ebenfalls übernommen. Am Ende des Minikreisels erfolgt ein Übergang zu bereits in Variante 1 geplanten Fahrradschutzstreifen. Gegenüber den bisherigen Varianten sind folgende Änderungen enthalten:

- keine Stellflächen vor dem Veterinäramt
- die Fahrradschutzstreifen erhalten die Mindestbreite von 1,50 m, die Pendelrinnen werden durch Entwässerungsbordsteine ersetzt.

Die vorhandene Bordführung soll aufgenommen werden, zwischen dieser beträgt die Breite ca. 8,00 m. Daraus ergibt sich eine Breite zwischen den Schutzstreifen von 5,00 m.

Nach durchgeführtem Baumgutachten wurden die Linden im östlichen Ausbaubereich als mangelhaft, aber erhaltungswürdig eingeschätzt, wobei die Verkehrssicherheit (Astbruchgefahr) mit der Ausführung einer fachgerechten Baumpflege wieder herzustellen ist. In dieser

Variante sind nur im Bereich des Minikreisels 3 Linden zu entnehmen.

Der Altbestand der Birken im vorderen westlichen Ausbaubereich wurde als im sehr schlechten Zustand befunden. Die Bäume weisen absterbende oder sogar tote Teilkronen auf, eine baumartgerechte Herstellung der Verkehrssicherheit ist für diese Bäume nicht mehr erreichbar. Die mögliche Lebenserwartung dieser Baumart an diesem Standort ist überschritten, die komplette Entnahme der Altbirken wurde empfohlen.

Insgesamt sind 15 Bäume zu fällen und 30 neu zu pflanzen. Innerhalb der Maßnahme können etwa 13 Bäume neu gepflanzt werden. Nach dem Ausbau erhöht sich der Anteil der Grünflächen um ca. 3%. Da im Bestand die Bäume teilweise die Bordanlagen auch den Bereich der Fahrbahn angehoben bzw. auch verschoben haben, sind hier zusätzliche Wurzelbrücken zu planen.

Auf Stellflächen vor dem Veterinäramt wird verzichtet, ein kurzzeitiges Halten wäre vor dem Sportplatz möglich - wie derzeit auch. In einer Zusatzvariante dieser Entwicklungsvariante wurden 8 Parkplätze zwischen den vorhandenen Linden vor der Brücke auf der Südseite geplant.

Variantenvergleich:

Alle Varianten haben ihre Vor- und Nachteile für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer. Durch das Bauamt wird die Variante 4 favorisiert, Bäume im hinteren Bereich könnten stehen bleiben, die Radfahrer hätten ihre Fahrbereiche, der Schulbetrieb mit Schulweg und „Hol – und Bringeverkehr“ könnte sicher erfolgen. Diese Form des grundhaften Ausbaus ist auch bezüglich der Kosten die preiswerteste Variante. Von der Verwaltung/Bauamt – dem Sachgebiet Tiefbau – wird die Entwicklungsvariante 4 mit den zusätzlichen Parkplätzen zwischen den Bestandsbäumen favorisiert, um auch den Anliegern ohne Grundstückszufahrt das Abstellen ihrer Fahrzeuge zu ermöglichen.

Die Variante 2, mit eigenständigem Rad- und Gehweg getrennt von der Fahrbahn, stellt die sicherste Variante für die Kinder und Radfahrer dar, es erfolgen jedoch die größten Eingriffe in den Baumbestand und es ist die kostenaufwendigste Lösung.

Die Variante 3 mit der Radfahrstraße bevorrechtigt die Fahrradfahrer vor dem motorisierten Verkehr, 30 km/h ist die Geschwindigkeit auf ganzer Ausbaulänge.

5. Regenwasser

Die Entwässerung der befestigten, öffentlichen Flächen erfolgt über Bordrinnen in Straßenabläufe, die an den Regenwasserkanäle angeschlossen werden. Zur Aufnahme / Ableitung des Regenwassers werden mittig der Straße zwei Betonkanäle im Querschnitt DN 600 mit Anschluss an die Uchte neu verlegt.

6. Beleuchtung

Die vorhandene Straßenbeleuchtung besteht aus 15 Leuchten am südlichen Fahrbahnrand. In Abhängigkeit von den Varianten ändern sich die Fahrbahnränder gegenüber dem Bestand, so dass die Standorte unter Berücksichtigung des Lichtpunktes neu ausgerichtet werden müssen. Sprich, die bestehende Beleuchtungsanlage wird neu positioniert.

6. Finanzierung

Kostenschätzung – Straßenbau / Regenwasser		voraussichtliche Gesamtkosten
Variante 1:	1.689.402,53 EUR + 542.049,03 EUR	rd. 2.231.452,- EUR
Variante 2:	1.864.937,18 EUR "	rd. 2.406.986,- EUR
Variante 3:	1.743.775,34 EUR "	rd. 2.285.824,- EUR
Variante 3a:	1.678.091,52 EUR "	rd. 2.220.141,- EUR
Variante 4(PPL):	1.666.076,00 EUR "	rd. 2.208.125,- EUR

Geschätzte Gesamtkosten Bau im Durchschnitt:	ca. 2.270.503,60 EUR brutto
Ingenieurkosten: LP 1 – 3 beauftragt	61.864,08 EUR brutto
LP 4 – 9	196.457,59 EUR brutto
Baugrund und Vermessung:	12.322,45 EUR brutto
Baumgutachten Bestandsbäume:	1.428,50 EUR brutto
ökolog. Baubegleitung / Baumrodung /Neupflanzung:	ca. 25.000,00 EUR brutto
Voraussichtliche Gesamtsumme:	ca. 2.567.575,62 EUR brutto
Gesamtkostenumfang:	etwa 2.570.000,00 EUR brutto
davon HHJ 2023:	150.000,00 EUR und 2.500.000 EUR als VE für HHJ 2024

Bastian Sieler
Oberbürgermeister

Anlagenverzeichnis:

1. Übersichtslageplan
2. Lageplan Variante 1
3. Lageplan Variante 2
4. Lageplan Variante 3
5. Lageplan Variante 3a
6. Lageplan Variante 4
7. Lageplan Variante 4 Ergänzung Parkplätze
8. Plan Regenwasser