

<b>Hansestadt Stendal</b>		<b>Vorlage</b>	Datum:	04.09.2023
Amt:	3.4 - Tiefbau	Drucksachennummer:	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:		<b>VII/0961</b>		
<b>TOP:</b>	Grundhafter Ausbau: Haferbreiter Weg, 1.BA - Arneburger Str. / Uchtebrücke			

<b>Beratungsfolge:</b>		<b>Beratungsergebnis:</b>		
Ausschuss für Stadtentwicklung	am:	08.11.2023		

<b>Auswirkungen auf die Ortschaften der Hansestadt Stendal:</b>				
Belange der Ortschaften werden berührt.	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
Die betroffenen Ortschaftsräte werden angehört.	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>							
Finanzierung	<input checked="" type="checkbox"/>	ja	Gesamtbetrag:	2.625.000,00	Euro	<input type="checkbox"/>	nein
Wenn ja			Produktkonto	Betrag			
Produktkonto (Ermächtigung)							Euro
Ergebnisplan							
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Minderaufwendungen					Euro
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Mindererträge					Euro
Finanzplan							
HHJ 2020			541100 09625935		70.000,00		Euro
HHJ 2021			541100 09625935		100.000,00		Euro
HHJ 2022			538101		191.579,35		Euro
			09625935		846.793,46		Euro
HHJ 2023			541100 09625935		155.000,00		Euro
			538101		695.000,00		Euro
VE HHJ 2024			09625935		536.000,00		Euro
			541100 09625935		30.000,00		Euro
			541100 09625935				
			545101				
			09625935				
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Mehrausgaben					Euro
Mehr-,	<input type="checkbox"/>	Mindereinnahmen					Euro
Folgekosten: <input checked="" type="checkbox"/> Die Abschreibung erfolgt im Rahmen der Gesamtmaßnahme							
	<input type="checkbox"/>	ja	Gesamtbetrag		Euro		
	<input type="checkbox"/>	jährlich	Betrag		Euro	ab Jahr	
	<input type="checkbox"/>	einmalig	Betrag		Euro	im Jahr	
Sichtvermerk der Kämmerei:							

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung beschließt die vorliegenden Planungsvariante 3.1C (Sammelstraße mit eingeschränktem Tempo 30 – Bereich vor neuer Grundschule, Sporthalle und Sportplatz). Der Oberbürgermeister wird beauftragt, die weitere Planung bis hin zur Realisierung zu veranlassen.

Der Beschluss gilt gleichzeitig als Bauprogramm.

## **Begründung:**

### **1. Zweck, Erfordernis sowie Bestandteile der Maßnahme:**

Der grundhafte Ausbau der Straße Haferbreiter Weg, 1.BA (ca. 525m) wurde in die Planung aufgenommen um für den Neubau der Grundschule 'Haferbreite' optimale Voraussetzungen für einen sicheren Schulweg zu schaffen, verbunden mit einer Verbesserung der Fahrbahn und der Nebenanlagen. Ziel der Maßnahme ist den Verkehrsraum neu zu ordnen um den Nutzungsansprüchen aller Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Insbesondere das erhöhte Verkehrsaufkommen vor der Schule in den Morgenstunden und zum Schulschluss wurde im Vorfeld mit allen Beteiligten diskutiert.

Der Zustand der öffentlichen Verkehrsflächen und der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen erfordern ebenfalls eine Erneuerung. Die Fahrbahnbefestigung besteht aus unebenem Naturkleinsteinpflaster, die Gehwege teilweise aus geborgenem Betonsteinpflaster des ehemaligen „Wohngebietes Süd“. Der Radverkehr ist nur eingeschränkt möglich, aufgrund der Unebenheiten der gepflasterten Natursteinfahrbahn weichen die Radfahrer überwiegend auf die Gehwege und im vorderen Bereich auf einen unbefestigten Randstreifen im Grünbereich aus. Es fehlen Nebenanlagen für den ruhenden Verkehr. Im Bereich zwischen neuer Grundschule und Uchtebrücke ist beidseitig der Fahrbahn ein geschützter Baumbestand aus alten Linden mit Alleecharakter vorhanden, der erhalten bleibt. Im vorderen Bereich zur Arneburger Straße besteht ein Altbestand an Birken. Durch den Baumgutachter wurden die Bäume als nicht mehr stand- und bruchsicher, sowie gefährdend für Personen und Sachen befunden.

Die vorhandene Entwässerungsanlage der Fahrbahn ist unzureichend und entspricht nicht den technischen Anforderungen um heutige Regenereignisse aufzunehmen und abzuleiten, der Regenwasserkanal ist marode.

Die Beleuchtung wurde 2015 neu errichtet und auf LED umgerüstet, die bestehenden Leuchten werden entsprechend der neuen Verkehrsführung angepasst und teilweise umgesetzt.

In der Mitteilungsvorlage im Ausschuss für Stadtentwicklung am 08.03.2023 wurden 4 Varianten für die Straßenraumgestaltung vorgestellt. Diese wurden entwickelt um Möglichkeiten der Verkehrsführung und Straßenraumgestaltung aufzuzeigen. Ziel ist es die Belange aller Verkehrsteilnehmer aufeinander abzustimmen und dabei die Empfehlungen und Hinweise der einschlägigen Regelwerke zu beachten.

In der Grundschule Haferbreite wurden am 27.04.23 Schulleitung, Lehrern und Eltern die Planungen vorgestellt, leider mit geringem Interesse, nur 8 Eltern nahmen an der Veranstaltung teil. Die Fahrradstraße fand keine Zustimmung, die Mischvariante 4 mit Kreisel und Überweg vor der Schule und separatem Radweg wurde favorisiert.

Am 08.06.2023 fand im Rathausfestsaal eine Bürgerinformationsveranstaltung statt, an dieser nahmen 39 Bürger, Bürgerinnen und Stadträte teil. Hier fand die Variante 4 nach reger Diskussion keine Zustimmung, die Mehrheit war für die Variante 3, Radverkehr auf der Fahrbahn ohne Minikreisel und ohne separaten Radweg im vorderen Abschnitt der Straße. Zur Einrichtung einer Fahrradstraße war die Bürgermeinung geteilt.

Vom 04.-15.09.2023 wurde das Planwerk 3.1B und 3.1C öffentlich ausgelegt. 7 Bürger und Bürgerinnen nutzten die Einsicht in die Unterlagen. 5 Bürger lehnten die Fahrradstraße ab und nur 2 fanden diese „nicht schlecht“.

Durch die Verwaltung wird ein Ausbauvorschlag vorgestellt in dem Inhalte aus den verschiedenen Varianten in einen neuen Lösungsvorschlag einfließen.

Der Radverkehr wird auf der Straße geführt, durch Einengungen und Beschilderung wird der Abschnitt vor der Schule hervorgehoben, es entsteht eine Querungshilfe vor der Schule. Um den fließenden Verkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen wird ein zusätzlicher Fahrstreifen errichtet, der zu den Stoßzeiten den Eltern und Kindern für den An- und Abtransport zur Verfügung steht. Ein Minikreisel ist somit nicht mehr erforderlich.

Der Gehweg bleibt als Nebenanlage, hinzukommen Parkflächen abgegrenzt von der Fahrbahn.

Hier würden die beschlossenen - Klimaschutzkonzept 2013, Stadtentwicklungskonzept 2022, Integriertes Verkehrskonzept 2020 und Radverkehrskonzept 2020 – der Hansestadt Stendal berücksichtigt. Hauptthemen zur Umsetzung sind hier: Reduzierung Flächenverbrauch zur Neuversiegelung, mehr Raum für Grünflächen und Baumneupflanzung, abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, Anwendung Radverkehr als Mischverkehr und somit Entfall einer separaten Radverkehrsanlage.

Bei dieser vorgeschlagenen Variante besteht die Möglichkeit, nach Vorlage der rechtlichen Grundlagen, die Straße nur durch eine geänderte Beschilderung in eine Fahrradstraße umzuwandeln.

## **2. Planung**

### **Fahrbahn**

Die neue Fahrbahn wird eine bituminöse Oberfläche erhalten. Zur Gestattung des Bringe- und Holservice für die Eltern wird vor den Hausnummern 20 und 21 eine Umfahrung mit Haltezone (Elternhaltestelle) eingerichtet. Diese ist nur im Einrichtungsverkehr in West-Ost-Richtung befahrbar. Die Flächen sind dann außerhalb der Schulzeiten und in den Ferien als Parkplätze (11 Stellplätze) nutzbar. Im Bereich Sportplatz, Sporthalle, neuer Grundschule und der Umfahrung werden Querungshilfen / Einengungen (unmittelbar vor der Grundschule als Fußgängerüberweg), zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Geschwindigkeitsreduzierung beitragen.

### **Nebenanlagen, Zufahrten**

Der Gehweg wird mit Betonsteinpflaster befestigt, die Parkstreifen werden nachhaltig mit gebrauchtem Natursteinpflaster aus dem Altstadtbereich der Hansestadt gepflastert. Insgesamt werden im vorderen Abschnitt gegenüber den Wohnblocks 21 Stück Parkplätze in Längsaufstellung angeordnet, im hinteren Bereich vor der Uchtebrücke noch einmal 8 Stück. Im Bereich der geschützten Baumallee werden die Baumbereiche in den beidseitigen Gehwegen mit Wurzelbrücken versehen. Die Grundstückszufahrten werden einheitlich mit Betonsteinpflaster befestigt, Straßeneinmündungen und Stichwege bituminös.

### **Oberflächenentwässerung**

Das anfallende Oberflächenwasser der befestigten Flächen entwässert über Straßenabläufe, Anschlussleitungen und Kanal in die Uchte. Das Oberflächenwasser der Gehwege kann stellenweise in die Seitenbereiche breitflächig abfließen und versickern. Der Regenwasserkanal wird neu in die Fahrbahn verlegt. Im vorderen Bereich Arneburger Straße bis etwa Beginn der Wohnblockbebauung SWG wurde der Kanal auf eine Nennweite DN 300 dimensioniert. Für den hinteren Bereich wird ein doppelter Kanal DN 600 erforderlich. Auf Grund der häufiger werdenden Starkregenereignisse und der begrenzten Einleitmenge von Niederschlagswasser in die Uchte ist ein Rückstauvolumen bei der Dimensionierung der Kanäle zu berücksichtigen.

### **Beleuchtung**

Die Straßenbeleuchtung befindet sich am südlichen Fahrbahnrand. Insgesamt sind 15

Leuchten vorhanden. Die Änderung der Fahrbahnränder und die Anordnung der Parkstreifen erfordern eine Neuausrichtung der Lichtpunkte mit Versetzen der vorhandenen, sich noch in sehr gutem Zustand befindlichen Straßenlampen. Eine Kabelneuerlegung wird erforderlich.

### Vorschlag Verwaltung

Entsprechend der Bürger-, Stadträte- und Verwaltungsforderungen kristallisierte sich aus der Vorplanung die Variante 3 zur Weiterentwicklung heraus. Daraus wurden nun die Entscheidungsvarianten 3.1B und 3.1C. Die Variante 3.1B stellt eine reine Fahrradstraße dar. Diese wurde in Vorgesprächen vom ADFC vorgeschlagen. Fahrradstraßen dienen der Bündelung des Radverkehrs. Der Radverkehr hat hier Vorrang. Hier gilt 30 km/h, durch Zusatzzeichen kann Kraftfahrzeugverkehr die Benutzung erlaubt werden. Am Ausbauende vor der Uchtebrücke würde die Fahrradstraße enden, eine Weiterführung des Radverkehrs erfolgt dann im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Der Radfahrer hat dort keine Bevorrechtigung mehr.

Aus rechtlicher Sicht liegen die Voraussetzungen für die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße derzeit nicht vor (siehe Anlage 5).

Aufgrund der gezählten Fahrzeugbelastung von ca. 2.400 Kfz pro Tag ist bei einer innerörtlichen Geschwindigkeit von 50 km/h die Fahrradbenutzung im Mischverkehr zulässig. In der Variante 3.1C wird im eingegrenzten Bereich innerhalb der Einengungen die Geschwindigkeit reduziert auf 30 km/h. Von der Verwaltung wird diese Variante 3.1C zum Ausbau favorisiert.

Die zur Zeit noch aktive Busverbindung aus dem östlichen Haferbreiter Weg in die Innenstadt wird nach Auskunft des Landkreises in nächster Zeit eingestellt, da die Fahrgastzahlen so gering sind, dass der Weiterbetrieb unrentabel ist.

### 3. Finanzierung

Von den Kosten her unterscheiden sich diese Varianten 3.1B und 3.1C unwesentlich.

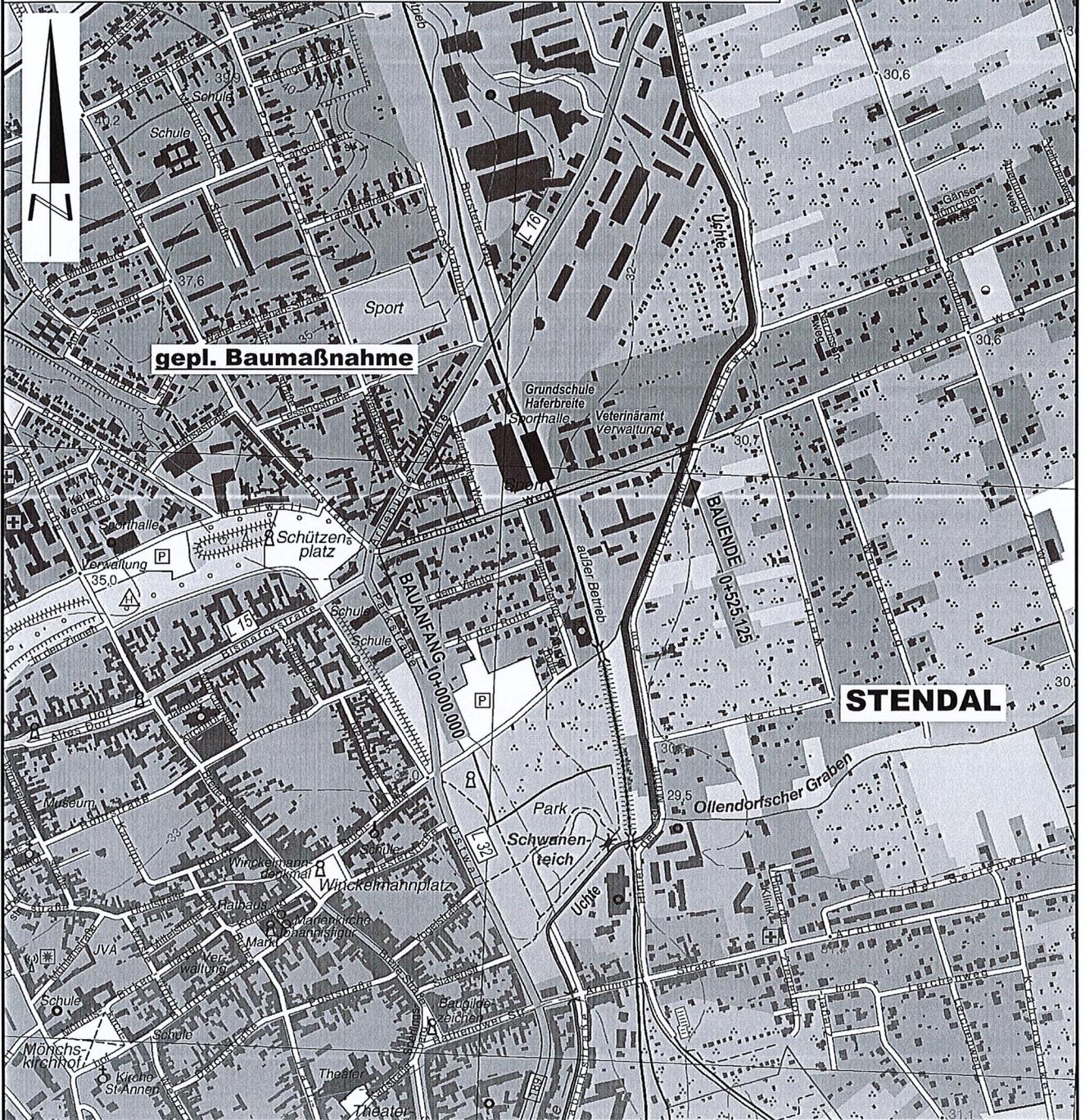
Kostenaufstellung:

Straßenbau:	ca. 1.743.775,34 EUR
Regenwasserkanal mit Anschlüssen:	ca. 542.049,03 EUR
Beleuchtung:	ca. 30.000,00 EUR
Archäologie:	ca. 35.000,00 EUR
Planungskosten:	ca. 258.321,67 EUR
SiGeKo / ökolog. Baubegleitung:	ca. 15.000,00 EUR
Voraussichtliche Gesamtkosten (Brutto)	ca. 2.624.146,04 EUR

Bastian Sieler  
Oberbürgermeister

## **Anlagenverzeichnis:**

1. Übersichtskarte in der Hansestadt Stendal
2. Lageplan Variante 3.1B – Fahrradstraße
3. Lageplan Variante 3.1C – mit Abschnitt 30er Zone
4. Lageplan Entwässerung
5. Stellungnahme Bauverwaltung HS SDL
6. Synopse der öffentlichen Auslage
7. Schriftlichen Bericht DS: VII / 0848 vom 24.01.2023



# HANSESTADT STENDAL

Land Sachsen-Anhalt



Unterlage **3**

Bl.-Nr. **1**

Übersichtskarte

Maßstab 1 : 10000

	Datum	Zeichen
gezeichnet:	09/2022	<i>Richter</i>
bearbeitet:	09/2022	

Bauvorhaben: Haferbreiter Weg in Stendal - 1. BA  
 Arneburger Straße bis Uchtebrücke

Phase: Vorplanung



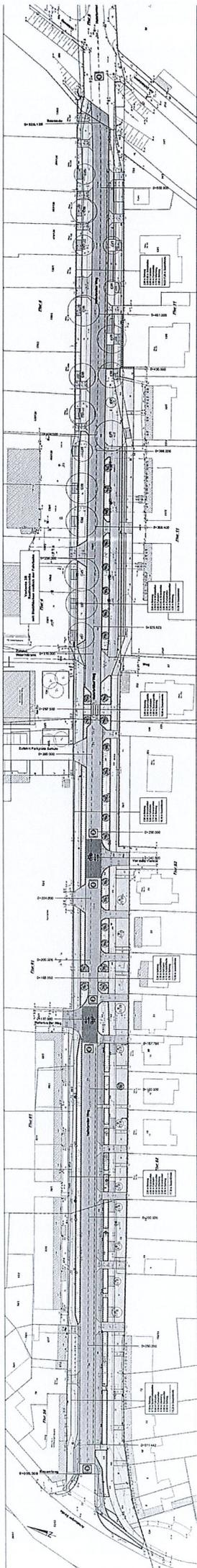
## Brauer & Richter

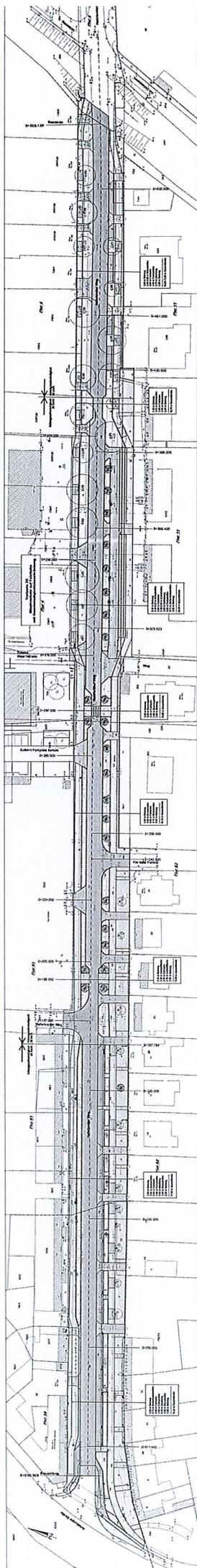
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und Tiefbau

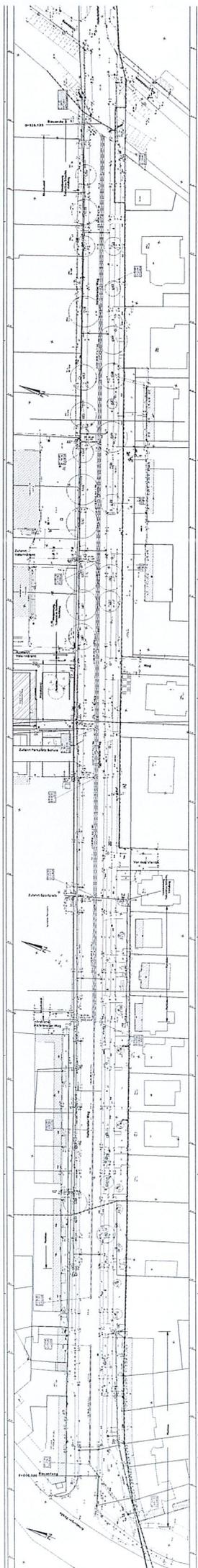
Industriestraße 10  
 39576 Stendal

e-mail: info@brauer-richter.de

Tel.: (03931)64970  
 Fax: (03931)649719







HAUSPOST

Abteilung 3.4 Tiefbau

[www.stendal.de](http://www.stendal.de)



Anschrift: Markt 1  
39576 Hansestadt Stendal

Auskunft erteilt: **Nadine Jäger**  
Bauverwaltung  
Telefon: +49 (3931) 65-1565  
Fax: +49 (3931) 65-1579  
E-Mail: [nadine.jaeger@stendal.de](mailto:nadine.jaeger@stendal.de)

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen (**stets angeben**)

Ort, Datum

3.5-66 17 02-23-12

Hansestadt Stendal, 13.09.2023

### **Auslage Entwurfsplanung Grundhafter Ausbau Haferbreiter Weg, 1. Bauabschnitt Stellungnahme der örtlichen Verkehrsbehörde**

Sehr geehrter Herr Erdmann,

seitens der örtlichen Verkehrsbehörde der Hansestadt Stendal wird zur beabsichtigten Ausweisung des Haferbreiter Weges zwischen der Arneburger Straße und der Uchtebrücke als Fahrradstraße nach erfolgtem grundhaften Ausbau wie folgt Stellung genommen:

Entsprechend der Randnummer 1 zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kommt die Anordnung einer Fahrradstraße „nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“

In der Randnummer 2 zu den vorgenannten Zeichen ist überdies folgendes festgeschrieben: „Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ... ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Auf Grund der vorgenannten Vorschrift bedarf die Einrichtung von Fahrradstraßen zunächst einer konzeptionellen zusammenhängenden Planung hinsichtlich eines Radverkehrsnetzes. Dabei ist für die entsprechende Lenkung des verdrängten Kraftfahrzeugverkehrs Sorge zu tragen.

Dem Konzept einer Fahrradstraße liegt zugrunde, dass auf Nebenstraßen auf denen der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart bereits ist oder dies zu erwarten ist, der übrige Fahrzeugverkehr zugunsten des Fahrradverkehrs grundsätzlich ausgeschlossen wird. So soll die Konfliktlage zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr aufgelöst werden.

Grundsätzlich darf Kraftfahrzeugverkehr nur im Ausnahmefall zugelassen werden, wenn hierfür zwingende oder zumindest gewichtige Gründen vorliegen. Diese Gründe dürfen der Auflösung von

Konflikten und Gefahren wegen des Miteinanders von Kraftfahrzeug- und Radverkehr auf der Fahrbahn der Fahrradstraße im Einzelfall nicht entgegenstehen. Hierzu zählen z.B. Anlieger, die auf Ihre Grundstücke mit den Kraftfahrzeugen zum Parken auffahren, nicht jedoch Fahrzeugführer, die die gesamte Fahrradstraße durchfahren, um zu Ihren Grundstücken außerhalb der Fahrradstraße zu gelangen.

Für den Fahrverkehr gilt in Fahrradstraßen automatisch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dies wird nicht separat ausgeschildert, sondern ist durch das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) geregelt (analog der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit in einem verkehrsberuhigten Bereich).

Zudem dürfen Radfahrer nebeneinander fahren.

Bislang sehen die Konzepte der Hansestadt Stendal (Radwegekonzept, Integriertes Verkehrskonzept, Städtenwicklungskonzept) die Ausweisung einer Fahrradstraße im Ausbaubereich nicht vor. Im Radwegekonzept wird der Bereich zwischen der Kreuzung Schützenplatz und der Sporthalle betrachtet und ein Ausbau mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vor der Schule empfohlen, damit keine (separate) Radverkehrsanlage notwendig wird.

Der Altmarkrundkurs führt zudem aus Richtung Haferbreite kommend vor der Uchtebrücke auf die Straße Am Uchedamm und läuft damit nicht über den geplanten Bauabschnitt bzw. endet vor diesem.

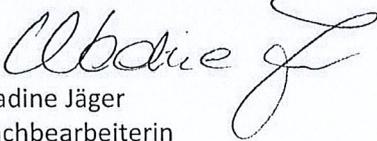
Die Kreuzung am Schützenplatz ist für die Aufnahme des Radverkehrs aus einer Fahrradstraße derzeit ungeeignet bzw. durch das bloße Aufführen auf die zu schmalen Nebenanlagen sogar gefährlich.

Dadurch, dass nur ausnahmsweise der Anliegerverkehr in einer Fahrradstraße zugelassen werden soll, müssen alternative Verkehrsführungen für den Ziel- bzw. Quellverkehr nördlich der Uchtebrücke ausgewiesen werden. Diese Verkehrsteilnehmer gehören, wie oben bereits angeführt, nicht zu den Anliegern dieses Straßenabschnittes.

Die Variante 3.1C wird seitens der örtlichen Verkehrsbehörde befürwortet. Bei (späterer) Vorlage eines geeigneten Konzeptes kann hier unproblematisch eine Fahrradstraße eingerichtet werden.

Zur Sicherung des Schulweges bietet diese Variante überdies die Möglichkeit der Ausweisung eines geschwindigkeitsreduzierten Bereichs von 30 km/h vor der Schule.

Mit freundlichem Gruß

  
Nadine Jäger  
Sachbearbeiterin



Öffentliche Auslage der Entwurfspläne 3.1B (Fahrradstraße) und 3.1C (Tempo 30 Zone) Grundhafter Ausbau Haferbreiter Weg  
 Auslage vom 04.09.2023 bis 15.09.2023

Lfd. Nr.	Name / Träger ö. B.	Anregungen / Hinweise	Abwägungsergebnis
1	Bürgerin Anemonenweg, Wohngebiet Haferbreiter Weg, Nordost	Planung für gelungen befunden <b>keine Fahrradstraße</b> , nutzt den Durchgangsverkehr - 30er Zone im Bereich ja	i.O.
2	Bürger der Hs. Nr. 141 - 147 Haferbreiter Weg	Planung eingesehen und vom SB erläutert worden <b>Fahrradstraße wird abgelehnt</b> , Projekt mit Tempo 30 - Abschnitt ausreichend, Fahrräder können nach Asphaltierung gut auf der Straße fahren	i.O.
3	Bürger Nachtweide, Wohngebiet Haferbreiter Weg, Südost	Planung für sehr gut befunden, <b>keine Fahrradstraße</b> , Tempo 30 im dargestellten Abschnitt ausreichend, Fahrräder nach Asphaltierung gut auf der Straße fahrend	i.O.
4	Bürger der Hs. Nr. 15	Planübersicht für gut befunden, modern, weniger versiegelt, mehr grün und Bäume findet <b>Fahrradstraße nicht schlecht</b> , kennt diese Art der Straßenführung aus einer anderen mitteldeutschen Stadt, Oberfläche aus Asphalt beruhigt, Wohnen besser, mehr Rad auf der FB	i.O.
5	Bürger aus Stadtgebiet	<b>keine Fahrradstraße</b> , 30er Zone vor Sportplatz, Sporthalle, Grundschule und Umfahrung O.K., sonst i.O. mit mehr grün und Baumpflanzungen	i.O.
6	Bürger aus Birkenweg, Wohngebiet Haferbreiter Weg Nordost	Tempo 30 Zone bevorzugt, <b>keine Fahrradstraße</b> schmalere Straße reduziert die Geschwindigkeit und erhöht die Verkehrssicherheit	i.O.
7	Bürgerin der Hs. Nr. 24 Haferbreiter Weg	findet <b>Fahrradstraße nicht schlecht</b> , befürwortet aber auch die Tempo 30 - Zone, wünscht mehr Parkplatzflächen mit Anwohnerparken, würde auch dafür bezahlen	mehr Parkplatzflächen nicht - Umsetzung Stadtentwicklungskonzept, Anwohnerparken nicht umsetzbar, auch nicht mit bezahlbarem Parkschein