

<b>Hansestadt Stendal</b>		<b>Vorlage</b>	Datum:	19.11.2024
Amt:	3.4 - Tiefbau	Drucksachenummer: <b>VIII/0085/1</b>	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	
Az.:				
<b>TOP:</b>	Grundhafter Straßenbau "Karlstraße" Stendal			

<b>Beratungsfolge:</b>		<b>Beratungsergebnis:</b>		
Stadtrat	am:	02.12.2024		

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>					
Finanzierung	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtbetrag:	1.652.993,23	Euro	<input type="checkbox"/> nein
Wenn ja		Produktkonto	Betrag		
Produktkonto (Ermächtigung)				Euro	
	Ergebnisplan				
	Mehr-,	Minderaufwendungen		Euro	
	Mehr-,	Mindererträge		Euro	
x	Finanzplan	511201.09629802	1.198.540,87	Euro	
		511204.09629802	156.452,36	Euro	
		511207.09629802	298.000,00	Euro	
Folgekosten: <input checked="" type="checkbox"/> Die Abschreibung erfolgt im Rahmen der Gesamtfinanzierung					
	<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 Stadtrat der Hansestadt Stendal beschließt die anliegende Entwurfsplanung zum Straßenausbau „Karlstraße“ Hansestadt Stendal.

Die Entwurfsplanung gilt gleichzeitig als Bauprogramm.

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

### **Begründung:**

#### **Grundhafter Straßenausbau „Karlstraße“ Stendal**

##### **1. Lage -, Umfang - und Bestandteile der Maßnahme**

Die Karlstraße in Stendal ist eine innerstädtische Wohn- und Geschäftsstraße, sie verläuft zwischen der Hallstraße und der Straße Schadewachten. In der Karlstraße befindet sich unter anderem das Theater der Altmark. Die geplante Baulänge in der Karlstraße beträgt 198,500 m.

Die Durchführung des bevorstehenden grundhaften Ausbaus ist als Gemeinschafts-

maßnahme 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**

Der geplante Bauabschnitt beginnt an der Kreuzung mit der Hallstraße und endet an der Straße Schadewachten. Die Rathenower Straße und die Straße Schadewachten wurden in den letzten Jahren saniert.

Die vorhandene Gesamtbreite zwischen den Gebäuden beträgt auf der Südwestseite, Richtung Hallstraße, 7,80 m und verbreitert sich nach der Kurve auf ca. 9,80 m.

Die Breite der Straße richtet sich nach der vorhandenen Bebauung, insbesondere sind die notwendigen Breiten für die Fußgänger und Radfahrer zu beachten.

Die Straße entspricht der Kategorie ES V (RASt 06) und soll für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h geplant werden.

Sie ist auf Grund des zur Verfügung stehenden Raumes als Einbahnstraße ausgelegt und soll auch eine Einbahnstraße bleiben. Momentan fährt der Radfahrverkehr entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße, diese Verkehrsführung soll erhalten bleiben. Aufgrund der Bebauung (Geschäfte, Theater) ist mit Publikumsverkehr zu rechnen.

Die Fahrbahn auf der Südwestseite hat eine Breite von 5,00 m. Hinter der Kurve ab Station 0+050 beträgt die Fahrbahnbreite ca. 6,00 m. Dort gibt es in einigen Abschnitten Parkmöglichkeiten. Die Fahrbahn ist mit Granitpflaster befestigt. Im Gehweg ist Betonsteinpflaster verlegt. Im Bereich zur Hallstraße ist der Gehweg mit Mosaikpflaster befestigt.

In der Straße sind ein Regenwasserkanal, sowie Gossen und Abläufe vorhanden.

Die Regenentwässerung der Dächer erfolgt in den vorhandenen Regenwasserkanal.

Die Straßenbeleuchtung wurde bereits erneuert.

## **3. Gestaltung des Verkehrsraumes neu**

Die Karlstraße ist eine innerörtliche Straße in der Altstadt von Stendal. Entsprechend des Integrierten Verkehrskonzeptes für die Altstadt von Stendal soll der Umbau des Knotenpunktes Hallstraße/ Am Dom/ Karlstraße als Teilmaßnahme der Maßnahme 8 „Attraktivere Radverkehrsverbindung Prinzenstraße – Am Dom – Karlstraße“ als 2. Ost-West-Achse) realisiert werden. Durch das Theater der Altmark und angrenzende Geschäfte hat die Straße auch eine Aufenthaltsfunktion. Diese Funktionen sind auch für die Zukunft relevant.

Der geplante Straßenbereich wird durch den Verkehr als Zufahrt ins Stadtzentrum genutzt. Außerdem ist ein hoher Radfahreranteil zu erwarten. Für den fußläufigen und Radfahrverkehr hat die Karlstraße eine bedeutende Erschließungs- und Anbindungsfunktion als 2. Ost-West-Achse über die Prinzenstraße – Am Dom - Karlstraße.

Die Belastungsklasse von 1,0 wurde für die Planung angesetzt.

Die Straße ist für Fahrzeugverkehr ausgelegt. Die Gehwege sind sehr schmal, dadurch ist für den Fußgängerverkehr nicht genügend Platz vorhanden. Die Gestaltung des Knotenpunktes zur Hallstraße ist für den Radverkehr unübersichtlich und wird entsprechend der Richtlinien an eine fahrradfreundliche Stadt angepasst. Die Straßenbreiten werden verringert, damit für den Fußgängerverkehr mehr Platz zur Verfügung steht.

Grund des jetzt beabsichtigten Ausbaus ist der vorhandene Fahrbahnzustand, die unbefriedigende Situation für Fußgänger und Radfahrer und den ruhenden Verkehr, sowie die nicht funktionstüchtige Regenentwässerung.

Der Kreuzungsbereich mit der Hallstraße soll ebenfalls erneuert werden. Im Integrierten Verkehrskonzept für die Altstadt von Stendal ist als Maßnahme 8 eine „Attraktivere Radverkehrsverbindung Prinzenstraße – Am Dom – Karlstraße“ als 2. Ost-West-Achse“ beschlossen worden und als Teilmaßnahme soll der Umbau des Knotenpunktes Hallstraße/

Am Dom/ Karlstraße mit dieser Planung umgesetzt werden.

#### **4.1. Beschreibung der der Straßenbaulichen Gestaltung**

Im Zuge der Planungen wurden mehrere Varianten untersucht, die das Ziel hatten, den Verkehr ohne größere Behinderungen durch die Bebauung zu führen und gleichzeitig die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer zu gewährleisten. Außerdem mussten auf Grund des Zustandes der Verkehrsanlage Maßnahmen ergriffen werden, um die geplante Nutzung durch die verschiedenen Verkehrsarten mit ausreichender Sicherheit gewährleisten zu können. Dazu gehören neben einer Verbesserung der Fahrbahnqualität, eine sichere Führung der Verkehrsarten und ausreichende Breiten für den Fußgängerverkehr.

Entsprechend des Sanierungskonzeptes der Hansestadt Stendal soll die Fahrbahn mit Kleinpflaster befestigt werden. Die Bordsteine werden aus Naturstein errichtet.

Für den Radfahrer entgegen der Fahrbahn ist ein Streifen mit einem radverkehrsfreundlichen Belag, wie bspw. geschnittenes Kleinpflaster, geplant. Die Gehwege werden mit einem Gehband mit Bischofsmützen befestigt. Der Sicherheitsstreifen wird in gebundenem Kleinpflaster und der Randstreifen zu den Gebäuden und Mauern in Mosaikpflaster hergestellt. Die Grundstückszufahrten werden mit Großpflaster und einem Pflasterband mit geschnittenem Großpflaster geplant.

Aufgrund der o.a. Regelbreiten wurden 3 Varianten für die Planung angefertigt: In allen Varianten bleibt die Einbahnstraße erhalten.

Bei allen Varianten ist aufgrund der vorhandenen Breite ein Radweg nicht möglich. In sämtlichen Varianten wird für den Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung der Einbahnstraße ein Streifen mit gesägtem Pflaster angelegt und im Kreuzungsbereich mit der Straße am Dom wird der Radfahrer mit Hilfe einer Insel in die Straße am Dom geführt. Eine Erhöhung des Kreuzungsbereiches mit Rampensteinen wird in zwei Varianten dargestellt. In sämtlichen Varianten wird im Bereich des Theaters eine behindertengerechte Bushaltestelle mit einem taktilen Übergang zum Theater errichtet.

Resultierend aus der Vorplanung und in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde, dem Theater der Altmark, dem Landkreis, der Feuerwehr sowie mit dem Straßenverkehrsamt wurde die Entscheidung zugunsten der vorliegenden Variante getroffen und weiterentwickelt. In der Fassung hat die Fahrbahn eine Breite von 4,10 - 5,05m, die beiden Fußwege weisen bis auf Engstellen am Bauanfang (1,70-1,90m) eine Breite von ca. 2,40m auf.

Auf beiden Seiten der Fahrbahn wird ein Streifen aus gesägtem Kleinpflaster als Radfahrstreifen geplant.

Die Kreuzung mit der Hallstraße wird als Mischverkehrsfläche leicht angehoben. Wegen der zahlreichen Konfliktpunkte mit dem Fußgängerverkehr wird dieser jedoch durch einen Rundbord mit einer Ansicht von 3cm zumindest optisch von der Fahrzeugfläche getrennt. Die Geschwindigkeit in diesen Bereichen soll Schrittgeschwindigkeit nicht überschreiten. Dies wird u.a. durch die Anrampung des Niveaus und die (auch farblich) andere Gestaltung der Oberfläche erreicht.

Mit der umgesetzten Lösung ist zu erwarten, dass der Verkehr, insbesondere der Fußgänger- und Radverkehr, sicherer durch den Straßenabschnitt geführt werden kann.

#### **5. Regenwasser**

Der zwischen der Hallstraße und der Rathenower Straße vorhandene Regenwasserkanal in der Karlstraße soll erneuert werden. Die vorhandenen Straßenabläufe und die Regenentwässerung der Dächer leiten in den vorhandenen Kanal ein.

Die geplante Regenwasserleitung soll in PP DN 300 bzw. DN 400 verlegt und an die Bestandsentwässerung zur Rathenower Straße angeschlossen werden.

#### **6. Beleuchtung**

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.

## 7. Finanzierung

### Kostenberechnung – Straßenbau

Gesamtbaukosten	1.399.972,23 EUR brutto
Ingenieurkosten:	132.023,22 EUR brutto
<u>Baunebenleistungen:</u>	<u>120.997,78 EUR brutto</u>
Voraussichtliche Gesamtsumme	1.652.993,23 EUR brutto

Zur Finanzierung der Baumaßnahme einschließlich Nebenleistungen (Planung, Vermessung, Gutachten, etc.) sollen bewilligte Mittel i.H.v. 1.198.540,87 EUR aus dem Städtebauförderungsprogramm Stadtumbau Ost „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“, 298.000,00 EUR aus dem Förderprogramm Lebendige Zentren „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“ und 156.452,36 Euro aus dem Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz „Altstadt“ verwendet werden.

Die Finanzierung der entstandenen Mehrkosten in Höhe von 150.024,00 Euro (Differenz zu Kalkulation 2023 und Kostensteigerung in 2024) erfolgt über das Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz „Altstadt“ – siehe Beschluss VIII/0099.

	<b>Ansätze</b>
Denkmalschutz	156.452,36 Euro
Lebendige Zentren	298.000,00 Euro
Stadtumbau *****	1.198.540,87 Euro
<b>Summe</b>	<b>1.652.993,23 Euro</b>

### Folgende Mittel wurden bereits beauftrag und finanziert:

• Ingenieurkosten LP 1-3	➔ Programm Stadtumbau Ost „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“	13.796,65 Euro
• Vermessung/Baugrund	➔ Programm Städtebaulicher Denkmalschutz „Altstadt“	6.428,38 Euro
• Erg. Vermessung und Nachunters. Baugrund	➔ Lebendige Zentren „Altstadt mit Bahnhofsvorstadt“	5.069,40 Euro

---

Verbleibende Kosten 1.627.698,80 Euro

Bastian Sieler  
Oberbürgermeister

### Anlagenverzeichnis:

Übersichtskarte  
Lageplan 1 , 2

Regelquerschnitt 1 , 2