

Ausbau der Saarbrückener Straße / A73 Anschlussstelle Königshof hier: Direkter Objektplan

Kurztext: „A73 AS Königshof“

Entscheidungsvorlage

1. Allgemeines

Der vorliegende Objektplan umfasst die Maßnahmen für den Ausbau der Kreuzung Saarbrückener Straße / Marthweg mit der BAB A73 im Bereich der Anschlussstelle Königshof.

Die Autobahndirektion Nordbayern (ABDN) beabsichtigt, die A 73 im Bereich der Anschlussstelle Königshof (Saarbrückener Straße) 6-streifig auszubauen. In diesem Zusammenhang werden auch die Ein- und Ausfahrrampen durch die ABDN erneuert und z.T. verbreitert (nördliche Ausfahrrampe). Gleichzeitig kann die von der Stadt Nürnberg seit langem gewünschte Lichtsignalanlage an der Kreuzung nachgerüstet werden. Die Fahrbahn der Saarbrückener Straße und des Marthweges werden im gesamten Kreuzungsbereich im Vollausbau erneuert und die Spurmarkierungen werden an die neuen Anforderungen angepasst. Weiterhin wird der parallel verlaufende einseitige Zweirichtungsrad- und -gehweg erneuert sowie die Anschlussbereiche an die Ein- und Ausfahrrampen der BAB A73 Nürnberg Königshof angepasst.

2. Sachverhalt und Notwendigkeit der Maßnahme

Die Umgestaltung der Anschlussstelle Königshof ist aus verkehrlichen Gründen dringend erforderlich. Insbesondere der auf der A73 von Süden kommende Schwerverkehr, der sich in Richtung Hafen als Linkseinbieger in den Marthweg einordnet, hat große Probleme, in den Stoßzeiten entsprechende Zeitlücken zu finden. Somit kommt es zum Rückstau bis in den Ausfädelungstreifen der Bundesautobahn hinein.

Seitens der Autobahndirektion wird diesem Problem im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A73 mit der Anordnung eines separaten Linksabbiegestreifens auf der nördlichen Ausfahrrampe Rechnung getragen. Seitens der Stadt werden beide Teilknotenpunkte mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

Der bestehende Oberbau im Kreuzungsbereich wird den künftigen Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht. Aus diesem Grund muss der gesamte Kreuzungsumbau im Vollausbau mit Steigerung der Belastungsklassen gem. den Richtlinien zur Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) erfolgen. Die Fahrbahnmarkierungen werden an die neuen Anforderungen angepasst.

Durch die beschriebenen Maßnahmen wird die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Kreuzung deutlich erhöht. Weiterhin kommt es zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit auf dem Zweirichtungsrad- und -gehweg. Der Verkehrsablauf wird mittels Qualitäts- und Störungsüberwachung – insbesondere durch den Anschluss an den städtischen Verkehrsrechner – optimiert. Der Oberbau wird entsprechend des aktuellen technischen Standards sowie der übersehbaren Verkehrsentwicklung angepasst.

Die Maßnahme ist eine der flankierenden Maßnahmen zur Erneuerung der spannungsrissskorrosionsgefährdeten Hafenbrücken

- Brücke Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal (MDK) [BW 1.188],
- Brücke Hafenstraße über die Südwesttangente (SWT) [BW 1.189] und
- Brücke Frankenschnellweg (FSW) über den MDK und die SWT [BW 1.190].

Da sich während des Rück- und Neubaus der Bauwerke zusätzliche Verkehre auf den Streckenabschnitt Wiener Straße - Marthweg verlagern werden, muss der Ausbau des Knotenpunkts im Hinblick auf die Verkehrssituation im Hafengebiet vor Abbruch der Brückenbauwerke erfolgen.

3. Umweltverträglichkeit

Da beim Ausbau der Saarbrückener Straße/des Marthweges nur vorhandene Verkehrsflächen beansprucht werden, sind erhebliche Beeinträchtigungen der im Umfeld des Vorhabens liegenden ökologisch bedeutsamen Flächen und Strukturen (Bannwald, Landschaftsschutzgebiet, Vogelschutzgebiet, ABSP-Lebensräume) nicht zu erwarten. Die Verbreitung der nördlichen Ausfahrrampe ist bereits Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens der ABDN zum 6-streifigen Ausbau der BAB A73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd. Dort sind auch landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen.

Die Zustimmung UwA zu den geplanten Maßnahmen liegt vor. Den in den Stellungnahmen genannten Hinweisen und Auflagen wird Rechnung getragen.

4. Bürgergespräch/Anliegerinformation

Die Maßnahme ist nicht beitragsfähig nach dem KAG und dem BauGB.

5. Technische Erläuterungen

Ausbaulänge: ca. 580 m

Ausbaubreiten:

Fahrbahn ca. 7,50 - 16,00 m
Komb. Geh-/Radweg ca. 3,00 m

Befestigungen:

Die Fahrbahnaufbauten werden gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 100 (Marthweg) bzw. Bk 32 (Saarbrückener Straße) dimensioniert.

Marthweg

Fahrbahn Bk 100:	3,5 cm	Splittmastixasphalt SMA 8 S, mit Bitumen 25/55-55 A
	8,5 cm	Asphaltbinder AC 16 B S, mit Bitumen 25/55-55 A
	18,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S, mit Bitumen 50/70
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	30,0 cm	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	75,0 cm	Gesamtstärke

Saarbrückener Straße

Fahrbahn Bk 32:	3,5 cm	Splittmastixasphalt SMA 8 S, mit Bitumen 25/55-55 A
	8,5 cm	Asphaltbinder AC 16 B S, mit Bitumen 25/55-55 A
	14,0 cm	Asphalttragschicht AC 32 T S, mit Bitumen 50/70
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	30,0 cm	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	71,0 cm	Gesamtstärke

Geh-/Radweg	3,0 cm	Asphaltbeton AC 5 DL, mit Bitumen 70/100
	12,0 cm	Asphalttragschicht AC 22 TL, mit Bitumen 70/100
	30,0 cm	Frostschuttschicht (gebr. Korn) 0/32
	45,0 cm	Gesamtstärke

6. Bauzeit

Die Durchführung der statischen Maßnahmen, erfolgt – vorbehaltlich der Genehmigung und der Mittelbereitstellung – in der Zeit vom 26.03.2018 bis zum 30.04.2018.

Die geplante Bauzeit ergibt sich aus dem Zeitpunkt der Schleusenrevision und aus der Wechselwirkung mit der Maßnahme Wiener Straße / Marthweg bei der der Marthweg, südlich der Einmündung Wiener Straße für fünf Wochen komplett gesperrt wird.

Um die Zeit der Beeinträchtigungen möglichst kurz zu halten und eine wirtschaftlich und technisch optimierte Realisierung der Maßnahmen zu erzielen, soll während der Bauarbeiten der gesamte Kreuzungsbereich Saarbrückener Straße, Marthweg / A 73 ebenfalls vollgesperrt werden. Eine Vollsperrung ist jedoch nur im beschriebenen Zeitraum möglich, da in der Zeit kein Genehmigungspflichtiger Schwerverkehr zugelassen ist und da es für den Busverkehr ohnehin Ersatzfahrpläne geben wird. Eine spätere Realisierung würde außerdem mit anderen Baumaßnahmen, z.B. mit dem 6-streifigen Ausbau der BAB A73 oder mit der Kanalsanierung „Siedlungen Süd“ kollidieren.

7. Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen insgesamt ca. **4.757.000 EUR**.

Die Kosten teilen sich auf in

- | | |
|--|---------------|
| - Straßenbau einschl. Beleuchtung und Lichtsignalanlagen | 4.596.000 EUR |
| - Verbreiterung der nördlichen Ausfahrrampe der BAB A73 durch die ABDN | 161.000 EUR |

Die Kosten für den Straßenbau wurden vom Ingenieurbüro Emch + Berger auf der Grundlage aktueller Ausschreibungen von Straßenbaumaßnahmen ermittelt.

8. Finanzierung und Mittelbedarf

Fördermittel aus BayGVFG-Mitteln

Für die Maßnahme wurde durch SÖR bei der Regierung von Mittelfranken ein Zuschussantrag nach RZStra gestellt. Mit einer Aussage der Regierung, ob die Maßnahme in das Förderkontingent aus BayGVFG-Mitteln für Neuaufnahmen 2018 aufgenommen werden kann, ist jedoch erst Mitte Dezember 2017 zu rechnen.

Bei einer positiven Prüfung durch die Regierung von Mittelfranken würde sich der Anteil der Baukosten, die durch die Stadt Nürnberg zu tragen sind, entsprechend des zugesagten Fördersatzes reduzieren.

Mit den Erfahrungen aus den vorangegangenen Zuschussmaßnahmen kann im Falle einer Programmaufnahme von einem Fördersatz von ca. 50 % der durch die Stadt zu tragenden Mittel ausgegangen werden.

Kostenteilung ABDN/Stadt Nürnberg der kreuzungsbedingten Kosten

Bei den an der Anschlussstelle Nürnberg-Königshof vorgesehenen Maßnahmen handelt es sich um Änderungen von Verbindungsarmen einschließlich ihrer Einmündungsbereiche nach § 12 Abs. 3 Nr.2 FStrG in Verbindung mit Nr. 7 Abs. 3 der Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR). Dem entsprechend ist von einer gleichzeitigen Veranlassung auszugehen, bei der die kreuzungsbedingten Kosten im Verhältnis der Fahrbahnbreiten der beteiligten Straßenäste nach dem Ausbau auf die ABDN und auf die Stadt Nürnberg aufgeteilt werden.

Der Kostenteilungsschlüssel wurde bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der ABDN zum 6-streifigen Ausbau der BAB A73 im Abschnitt AS Nürnberg-Hafen-Ost bis AK Nürnberg-Süd festgelegt. Demnach trägt

- die ABDN 81,48 % und
- die Stadt 18,52 %

der kreuzungsbedingten Umbaukosten.

Zur Zeit steht SÖR mit der ABDN noch in Verhandlung, welche Kosten zu den „kreuzungsbedingten Kosten“ gehören, was also in die Kostenteilungsmasse fällt, die gemäß dem o.g. Kostenteilungsschlüssel auf die Vertragspartner aufzuteilen ist.

Denkbar sind hierbei drei Szenarien:

Szenario 1 (gesicherte Drittmittel):

Die ABDN beteiligt sich nur an den Kosten für die Aufstellung der Lichtsignalanlagen (LSA) und an den Kosten für die Verbreiterung der nördlichen Ausfahrrampe.

Szenario 2:

Die ABDN beteiligt sich an den Kosten für die Aufstellung der Lichtsignalanlagen (LSA), an der Erneuerung der Deckschicht im Bereich, der zur Anpassung an die neuen Anforderungen ummarkiert werden muss und an den Kosten für die Verbreiterung der nördlichen Ausfahrrampe.

Szenario 3:

Die ABDN beteiligt sich an den Kosten für die Aufstellung der Lichtsignalanlagen (LSA), am Vollausbau der Saarbrückener Straße / des Marthweges im Bereich, der zur Anpassung an die neuen Anforderungen ummarkiert werden muss und an den Kosten für die Verbreiterung der nördlichen Ausfahrrampe.

Eine Gegenüberstellung der drei Szenarien und deren Auswirkungen auf den zu finanzierenden städtischen Anteil sind der beiliegenden Tabelle zu entnehmen.

Auf der sicheren Seite liegend wird im Objektplan vom ungünstigsten Fall, also vom Szenario 1 (gesicherte Drittmittel) ausgegangen.

Mittelbedarf

Hieraus ergibt sich ein Bedarf an städtischen Mitteln in Höhe von

2.020.800 EUR

Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahme ist – vorbehaltlich der Mittelfreigabe durch Ref. II / Stk und der Aufnahme ist das Förderkontingent aus BayGVFG-Mitteln – wie folgt vorgesehen:

IA-Nr.: E5410070920U „A 73 AS Königshof“ (Haushaltsjahr 2018):

4.757.000 EUR

Die Genehmigung des Objektplans ist dringend erforderlich, um die Maßnahme mit den weiteren erforderlichen Schritten im geplanten Zeitraum März/April 2018 durchführen zu können. Die Finanzierungsgenehmigung wird für den für die Stadt Nürnberg ungünstigsten Fall (Szenario 1) beantragt. Sollte sich für die Stadt Nürnberg eine günstigere Finanzierungsvariante ergeben, reduzieren die dann zusätzlichen Drittmittel den städtischen Finanzierungsansatz.

9. Folgekosten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgekosten pro Jahr für

- Straßenbeleuchtung um	1.000 EUR
- Lichtsignalanlagen um	6.000 EUR
- <u>Sedimentationsanlagen um</u>	<u>750 EUR</u>
insgesamt um	7.750 EUR

Ausbau der Saarbrückener Straße / A73 Anschlussstelle Königshof

Gesamtansatz (brutto)	Szenario 1		Szenario 2		Szenario 3	
	gesicherte Drittmittel: ABDN beteiligt sich an folgenden Maßnahmen - Bau LSA - Verbreiterung nördliche Ausfahrrampe		zusätzliche Drittmittel: ABDN beteiligt sich an folgenden Maßnahmen - Bau LSA - Erneuerung Deckschicht im Bereich der Ummarkierung - Verbreiterung nördliche Ausfahrrampe		maximale Drittmittel: ABDN beteiligt sich an folgenden Maßnahmen - Bau LSA - Ausbau Kreuzungsbereich im Vollausbau - Verbreiterung nördliche Ausfahrrampe	
4.757.000 €	ABDN	715.395 €	ABDN	1.096.607 €	ABDN	3.311.465 €
	BayGVFG-Mittel	2.020.803 €	BayGVFG-Mittel	1.830.197 €	BayGVFG-Mittel	722.768 €
	stätt. Anteil	2.020.803 €	stätt. Anteil	1.830.197 €	stätt. Anteil	722.768 €



