

**Direkter Objektplan
Bahnhofstraße/Knoten Marientunnel
Straßenbaumaßnahme**

Sachverhaltsdarstellung:

1. Umfang und Begründung der Maßnahme

Der vorliegende Objektplan umfasst den Ausbau der Straßenkreuzung der Bahnhofstraße mit der Marienstraße bis zur Einmündung der Reindelstraße und im Süden der Bahnhofstraße die Einmündung des Marientunnels.

Aus Anlass der Neubebauung an der Bahnhofstraße Südseite östlich des Marientunnels bis zum Parkhaus der GSO-Hochschule durch die aurelis Asset GmbH („Marienzeile“) muss die Bahnhofstraße zur Erschließung der Grundstücke und zur Anpassung an die neuen verkehrlichen Erfordernisse im vorgenannten Abschnitt ausgebaut werden.

Am 18.04.2013 hat der Verkehrsausschuss den zugehörigen Straßenplan beschlossen.

Die Planung sieht eine Umsetzung in zwei Bauabschnitten vor. Der 1. Bauabschnitt umfasst die Erschließungsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 4562, d. h. Neuanlage von Gehweg, Parkstreifen mit Baumstandorten und Radstreifen auf der südlichen Bahnhofstraße und einer Fußgängerquerung an der Flaschenhofstraße. Der 2. Bauabschnitt umfasst die Umbaumaßnahmen am Knoten Bahnhofstraße/Marientunnel.

Die Erschließungsanlagen des 1. Bauabschnitts werden durch die aurelis Asset GmbH und der Stadt Nürnberg errichtet. Der 2. Bauabschnitt soll ausschließlich durch die Stadt Nürnberg hergestellt werden. Hierüber wurde ein Erschließungsvertrag zwischen den beiden Parteien geschlossen.

Die hier vorgelegte Maßnahme beinhaltet den 2. Bauabschnitt, also die Straßenkreuzung. Die Kreuzung soll durch den Umbau leistungsfähiger und flexibler bei der Signalsteuerung werden und die Verkehrssicherheit vor allem der Radfahrer und Fußgänger erhöhen.

2. Technische Erläuterungen

Ausbaulänge: ca. 200 m

Befestigungen:

Durch den Umbau ändert sich die Geometrie des Knotens leicht. Die Randsteinlinien werden den neuen Bedürfnissen angepasst.

Im direkten Kreuzungsbereich erfolgt ein Vollausbau der Fahrbahn. Die Notwendigkeit ergibt sich aus dem schlechten Zustand des Bestands und der in 2021 stattfindenden Trambahngleiserneuerung der VAG. Im Zuge dieser vorauslaufenden Maßnahme werden auch Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Leitungstrassen der N-Ergie und SUN ausgeführt.

In den Anschlussbereichen, die im Einzugsbereich der Baustelle liegen und durch die Bautätigkeit weiter in Mitleidenschaft gezogen werden, erfolgt eine Deckensanierung mit Erneuerung der Asphaltbinder- und Deckschicht.

Die Geh- und Radwege sowie die Mittelseln und die Entwässerungseinrichtungen im Knotenbereich werden komplett erneuert.

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen werden ausgetauscht bzw. ertüchtigt und blindengerecht ausgestattet. Die Straßenbeleuchtung wird angepasst.

2. Durchführung der Maßnahme

Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten erfolgen in der zweiten Jahreshälfte 2021. Die bauliche Umsetzung in 2022.

Die Maßnahme wird in zwei Bauphasen umgesetzt.

Die erste Phase beginnt mit Übernahme des Baufelds der VAG auf der Südseite der Bahnhofstraße voraussichtlich Mitte Januar 2022. Die Fertigstellung des ersten Abschnitts soll bis Mitte Mai 2022 erfolgt sein.

Nach der Verkehrsumlegung auf die Südseite wird die Nordseite der Bahnhofstraße hergestellt. Geplante Fertigstellung ist hier Mitte August 2022.

Während der gesamten Bauzeit wird Schienenersatzverkehr für die Tramlinie 5 stattfinden.

Durch die Kopplung des Straßenbaus an die VAG-Gleiserneuerung können Synergieeffekte in finanzieller und verkehrlicher Hinsicht erzielt werden. Es ergeben sich Einsparungen durch die Übernahme der bestehenden Baustelleneinrichtung/Verkehrssicherung der VAG durch SÖR. Außerdem kann so die bereits etablierte Verkehrsführung bis Ende der Bauphase 1 beibehalten werden, so dass sich die Verkehrsteilnehmer nicht mehrmals umorientieren müssen, was dem Verkehrsfluss zu Gute kommt.

4. Finanzierung und Mittelbedarf

Die voraussichtlichen Gesamtbaukosten betragen 2.871.000 €. Die Kosten stellen die Kostenobergrenze dar.

Die Maßnahme wurde als abgeschlossene BIC-Maßnahme zum MIP 2021-2024 angemeldet.

Bei den aktuellen Haushaltsberatungen wurde die Anmeldung nicht berücksichtigt. Die Baumaßnahme muss jedoch zwingend in 2021 im Anschluss an die VAG-Gleiserneuerung umgesetzt werden, um die daraus folgenden Synergieeffekte nutzen zu können. Eine spätere Umsetzung würde erhebliche Mehrkosten generieren.

Die Finanzierung erfolgt nun aus nicht mehr benötigten Haushaltsmitteln abgerechneter Straßen- bzw. Brückenbaumaßnahmen und aus nicht benötigten SÖR-Planungsgeldern des Jahres 2020.

Das Bauvorhaben ist förderfähig nach Art. 2 BayGVFG. Im Juli 2020 wurde der Zuschussantrag bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Die Programmaufnahme wurde mit Schreiben vom 01.02.2021 durch die Regierung bestätigt.