

Entscheidungsvorlage Bauinvestitionscontrolling (BIC)

hier: Umgestaltung der Scheurlstraße mit Bau einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle

Die Maßnahme „Umgestaltung der Scheurlstraße mit Bau einer barrierefreien Haltestelle“ wurde im Jahr 2019 für das BIC-Verfahren angemeldet und mit Beschluss der Referentenrunde vom 10.12.2019 in das BIC-Verfahren aufgenommen. Sie umfasst die Umgestaltung der Scheurlstraße mit dem Bau einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle im Zuge von Gleissanierungs- und Kanalbauarbeiten.

Ausgangssituation und Planungsanlass

Die Gleise der Straßenbahn in der Scheurlstraße befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und müssen durch die VAG saniert werden. Außerdem ist durch SUN die Auswechslung des Entwässerungskanals in der Scheurlstraße geplant. Durch die Arbeiten am Entwässerungskanal müssen auch die Verkehrsanlagen größtenteils erneuert werden. Da derzeit jegliche Ordnung der Verkehrsflächen, der Grün- und Parkbuchten sowie der Sichtfelder an Einmündungen für Fußgängerinnen und Fußgänger fehlen, soll die Scheurlstraße im Zuge der Gleissanierungen und Kanalbauarbeiten umgestaltet werden.

Zur Verbesserung des Ein- und Ausstiegs ist außerdem in diesem Zusammenhang der Bau einer barrierefreien Haltestelle geplant, da die Straßenbahn derzeit im Straßenraum hält und der Fahrgastwechsel ausschließlich durch die StVO gesichert ist. Die ein- und aussteigenden Fahrgäste müssen derzeit die Fahrbahn queren und einen Höhenunterschied von 300 mm überwinden, was mobilitätseingeschränkte Menschen vor hohe Herausforderungen stellt.

Die Verwaltung hat daher geprüft, ob und ggf. welche Maßnahmen in der Scheurlstraße nach der Erneuerung von Gleisen und Entwässerungskanal notwendig sind. Aufgrund der vielfach geäußerten Wünsche, die Nürnberger Südstadt aufzuwerten, wurden städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen integriert, die eine barrierefreie Haltestelle sowie eine sichere Zuwegung zur Straßenbahn enthält.

Planung und Baubeschreibung

Es wurde eine Planung mit einem der heutigen Bedeutung entsprechenden Querschnitt und einer barrierefreien Haltestelle konzipiert und innerhalb der Verwaltung abgestimmt.

Dabei wurde darauf geachtet, dass für die Fußgängerinnen und Fußgänger ausreichend breite Wege mit sicheren Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Die Fußgänger-LSA bleibt erhalten. Im neuen Straßenplan wird für den Radverkehr eine verbesserte Verkehrsführung im Bereich Marientunnel-Süd stadtauswärts realisiert, wobei durch eine gesicherte Mindestbreite zwischen Fahrbahnrand (Parkbuchten oder Gehweg) und Schiene sowie durch eine Verbreiterung des im Zulauf zur LSA Allersberger Straße vorhandenen Radstreifens die Verkehrssicherheit erhöht wird. Außerdem wird in der Einbahnstraße Strauchstraße ein Zweirichtungsverkehr für Radfahrer hergestellt. Trotz der Schaffung von zusätzlichen Abstellanlagen im öffentlichen Raum kann die Fläche für genehmigte Außengastronomie vollständig erhalten bleiben.

Für den Kraftfahrzeugverkehr verbleiben die derzeitig vorhandenen Fahrbeziehungen mit zukünftig gleichmäßigen Fahrbahnbreiten erhalten. Im Zulauf zum Knoten Marientunnel-Süd werden weiterhin zwei Fahrstreifen vorhanden sein, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten und Staus zu vermeiden.

Die Straßenbahn hält zukünftig am Fahrbahnrand und erhält damit eine barrierefreie Haltestelle mit sicherer Zuwegung, was heute gesetzlich vorgeschrieben ist. Die Gleislage wird entsprechend verändert, so dass für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichend breite Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Die Bahn hält zukünftig am Fahrbahnrand. Radfahrer dürfen den fast 6 m breiten Seitenbereich befahren, um die Schiene dort nicht queren zu müssen. Die Gleislage wird durch die Regierung von Mittelfranken derzeit planfestgestellt.

Baumpflanzungen sind im beengten Straßenraum aufgrund der Leitungssituation äußerst schwierig. Die Verwaltung konnte jedoch zehn Baumstandorte finden, die den Straßenraum besser gliedern, einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt bewirken und die Aufenthaltsqualität an der Haltestelle verbessern.

Die Planung wurde mit dem Bürgerverein Nürnberg-Süd (zuständig für Westseite) und mit dem Vorstadtverein Nürnberg-Gleißhammer (zuständig für Ostseite) ausführlich diskutiert und abgestimmt.

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 3,230 Mio. € inkl. Bauverwaltungskosten. Die vorgelegte Kostenberechnung wurde von Rpr im Rahmen des BIC-Verfahrens geprüft. Die Massen- und Mengenansätze bautechnisch zusammengehörender Positionen sind plausibel. Die Höhe der Einheitspreise erscheint angemessen. Seitens Rpr wurde empfohlen, für die Kosten in Höhe von 3,230 Mio. Euro anzusetzen.

Es werden Zuwendungen vom Land in Höhe von etwa 250.000 Euro im Rahmen der ÖPNV-Förderung erwartet.

Auf die einzelnen Haushaltsjahre entfallen folgende Auszahlungsansätze:

2022: 1.615.000 Euro

2023: 1.615.000 Euro

Gesamtkosten inkl. Bauverwaltungskosten: 3,230 Mio. Euro

Eine Indizierung der Baukosten nach dem allgemeinen Baupreisindex kann ggf. erforderlich werden. Die Folgekosten werden auf etwa 5.000 Euro/Jahr beziffert.

Zeitliche Umsetzung

Mit dem Beginn der Maßnahme ist in Abhängigkeit zu den Kanalarbeiten Mitte 2022 zu rechnen, die Fertigstellung wird voraussichtlich im Herbst 2023 erfolgen.

Die Maßnahme hat das BIC-Verfahren bis zur Phase 4 durchlaufen und erfüllt somit die Voraussetzungen für eine Beschlussfassung durch den Ältestenrat und Finanzausschuss zum Projekt Freeze.