

# **Objektplan für die Straßenbaumaßnahme Kreisverkehr Spitzwegstraße / Worzeldorfer Hauptstraße und Umbau 2x Bushaltestellen**

Kurztext: Spitzwegkreisverkehr

## **Erläuterungsbericht**

### **1. Umfang der Maßnahme**

Der vorliegende Objektplan umfasst den Umbau des Knotenpunktes Spitzwegstraße /  
Worzeldorfer Hauptstraße / Friedrich-Overbeck-Straße zu einer Kreisverkehrsanlage sowie  
den Umbau von 2 Bushaltestellen in Kornburg.

### **2. Begründung**

An o.g. Knotenpunkt wurde ein Kreisverkehr geplant, der den Verkehrsfluss im Zentrum von  
Worzeldorf erheblich verbessern soll. In Verbindung mit dem Umbau von zwei  
Bushaltestellen in Kornburg soll der Verkehrsfluss verstetigt und der Busverkehr qualitativ  
verbessert werden. Die Messung von Verkehrszahlen belegt, dass durch den geplanten  
Kreisverkehr eine wesentlich höhere Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs erreicht wird. Die  
Buslinien werden künftig als Pulkführer den Verkehrsfluss regulieren und durch die  
Reduzierung von Verlustzeiten Fahrzeit einsparen. Dadurch gewinnt der ÖPNV erheblich an  
Qualität.

Die Friedrich-Overbeck-Straße wird nördlich des Kreisverkehrs direkt an die Spitzwegstraße  
angebunden. An dem Knotenpunkt sind Änderungen der LSA erforderlich, die die neue  
Verkehrssituation berücksichtigen.

Es ist geplant, die vorhandenen Bushaltestellen sowie die Überquerungen barrierefrei zu  
gestalten.

Die Umbauten der Bushaltestellen soll durch die Ausgestaltung mit Fahrgastunterständen  
die Nutzungsqualität verbessern und die Attraktivität steigern.

Es ist vorgesehen, die vorhandenen Bushaltestellen in der Seckendorfstraße und bei der  
Schenkendorfstraße so umzugestalten, dass der Bus nicht wie bisher in einer Busbucht hält,  
sondern auf der Fahrbahn. Dadurch wird gewährleistet, dass der Bus als Pulkführer vor dem  
Nachfolgeverkehr bleibt und somit die Fahrzeiten optimiert werden.

Als Folge des Umbaus des Knotenpunkts an der Worzeldorfer Hauptstraße zu einem  
Kreisverkehr ist der Betrieb der Gartenabfallsammelstelle (GSA) nicht mehr möglich, da die  
derzeit nutzbare Fläche erheblich eingeschränkt wird. Für die GSA wird ein neuer Standort  
gesucht.

Eine bisher über diese Fläche führende Zufahrt für den Unterhalt des Ludwig-Donau-Main-Kanals erhält eine neue Lage über die verbleibende Restfläche der ehemaligen Gartenabfallsammelstelle. Insgesamt wird diese Fläche neu gestaltet. Der versiegelte Anteil wird reduziert und das Umfeld begrünt. Auf der Fläche werden für Besucher PKW Stellplätze angeordnet. Des Weiteren finden verschiedene Container für Altglas und Altkleider einen Standort.

### 3. Umweltverträglichkeit

Die Zustimmung des UWA zu der geplanten Maßnahme liegt vor.

Der geforderte Landschaftspflegerische Begleitplan wird im Rahmen der Baumaßnahme umgesetzt.

### 4. Bürgergespräch / Anliegerinformation

Die Betragfähigkeit nach Art 5a KAG (Erschließungsbeitrag) wird noch geprüft.

Die betroffenen Anlieger werden seitens SÖR/V-4 mit einer Anliegerinformation über die Bauabsicht der Stadt und die zu erwartenden Kosten und Beiträge informiert.

Ein Ergebnis über Zustimmung oder Ablehnung liegt noch nicht vor.

### 5. Technische Erläuterungen

Abschnitt Kreisverkehr

Ausbaulänge: ca. 170 m

Ausbaubreiten:

Fahrbahn	ca.	6,90	m
Kreisverkehr	ca.	6,00	m
Gehweg	ca.	3,00	m

Befestigungen:

Der Fahrbahnaufbau im Kreisverkehr wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 32 dimensioniert.

Kreisverkehr:	3,5	cm	Splittmastix 0/8 S
	8,5	cm	Asphaltbinder 0/16 B S
	14,0	cm	Asphalttragschicht 32 T S
	15,0	cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30,0</u>	cm	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	71,0	cm	

Der Fahrbahnaufbau der St2406 wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 10 dimensioniert.

Fahrbahn St2406	3,5	cm	Splittmastix 0/8 S
-----------------	-----	----	--------------------

8,5 cm	Asphaltbinder 0/16 B S
10,0 cm	Asphalttragschicht 32 T S
15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
<u>33,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
70,0 cm	

Bushaltebucht Bk100	4,0 cm	halbst. Deckschicht, Asphaltträgerüst ATG 11
	8,0 cm	Asphaltbinder 16 B S
	18,0 cm	Asphalttragschicht 0/32 T S
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30,0 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	75,0 cm	

Der Fahrbahnaufbau des Ast Worzeldorfer Hauptstraße wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 3,2 dimensioniert.

Fahrbahn Worzeldorfer Hauptstr. (west)	3,5 cm	Splittmastix 0/8 S
	6,5 cm	Asphaltbinder 0/16 B S
	10,0 cm	Asphalttragschicht 32 T S
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	65,0 cm	

Gehweg:	6,5 cm	Betonrauplatten
	4,0 cm	Zementmörtelband
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>12,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/32
	37,5 cm	

Der Fahrbahnaufbau der Overbeckstraße wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 0,3 dimensioniert.

Friedrich-Overbeck-Str.	3,0 cm	Asphaltbetondeckschicht 8 D N
	9,0 cm	Asphalttragschicht 32 T N
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>28,0 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	55,0 cm	

Abschnitt Bushaltestelle Seckendorfstr.

Ausbaulänge: ca. 25,00 m

Ausbaubreiten:

Fahrbahn ca. 3,70 m

Gehweg ca. 3,20 m

Befestigungen:

Der Fahrbahnaufbau wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 10 dimensioniert.

Fahrbahn:	3,5 cm	Splittmastix 0/8 S
	8,5 cm	Asphaltbinder 0/16 B S
	10,0 cm	Asphalttragschicht 32 T S
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>33,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	70,0 cm	

Gehweg:	6,5 cm	Betonrauplatten
	4,0 cm	Zementmörtelband
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>12,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/32
	37,5 cm	

#### Abschnitt Bushaltestelle Schenkendorfstr.

Ausbaulänge: ca. 43 m

Ausbaubreiten:

Fahrbahn ca. 3,50 m  
Gehweg ca. 5,20 m

Befestigungen:

Der Fahrbahnaufbau wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 10 dimensioniert.

Fahrbahn:	3,5 cm	Splittmastix 0/8 S
	8,5 cm	Asphaltbinder 0/16 B S
	10,0 cm	Asphalttragschicht 32 T S
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>33,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/45
	70,0 cm	

Gehweg:	6,5 cm	Betonrauplatten
	4,0 cm	Zementmörtelband
	15,0 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>12,0 cm</u>	Frostschutzschicht (gebr. Korn) 0/32
	37,5 cm	

#### 6. Baukosten

Die Baukosten betragen lt. den beiliegenden Kostenanschlägen insgesamt

ca. **3.040.000,00** EUR.

Die Kosten teilen sich auf in

- Straßenbau einschl. Beleuchtung und Signalanlagen	2.937.000 €
- Straßenbegleitgrün	103.000,00 €

#### 7. Bauzeit

Die Maßnahme soll - vorbehaltlich der Genehmigung und der Mittelbereitstellung - im Zeitraum 2022/23 ausgeführt werden.

## 8. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Dem Straßenumbau liegen die Straßenpläne Vpl. 2.1960.2.3 ; 2.1960.2.4 ; 2.1960.2.2 vom 13.04.2012 (ltz. Änd. 11.04.2019);13.04.2012 (ltz. Änd. 11.04.2019);16.03.2012 (ltz. Änd. 27.08.2019) zugrunde.

Die genannten Pläne wurden vom Ausschuss für Verkehr am 28.05.2020 beschlossen.

Die für den Straßenbau erforderlichen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt Nürnberg und liegen frei.

## 9. Finanzierung und Mittelbedarf

Zuschussmaßnahme:  ja  nein Zuschussantrag wurde gestellt

Die Finanzierung der Maßnahme ist - vorbehaltlich der Mittelfreigabe durch Ref. II / Stk - wie folgt vorgesehen:

	HJ 2022	HJ 2023
MIP-Nr. 1133		
Straßenherstellung und -ausbau (KAG-Maßnahmen)	1100	1940

## 10. Folgekosten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgekosten pro Jahr für

- den Straßenunterhalt um	806	EUR
- Winterdienst	1.553	EUR
- die Straßenentwässerung um	391	EUR
- die Reinigung der Regeneinläufe um	88	EUR
- Straßenbeleuchtung um	400	EUR
- Lichtsignalanlagen um	-2.400	EUR
- Straßenbegleitgrün um	5.462	EUR
insgesamt um	10.750	EUR

Nürnberg, 07.04.2022  
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg  
Planung und Bau Straße  
SÖR/1-S/1  
i.A.

