

Entscheidungsvorlage Bauinvestitionscontrolling (BIC)

hier: Ausbau Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße

Die Maßnahme „Ausbau Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße“ wurde im Jahr 2017 für das BIC-Verfahren angemeldet und mit Beschluss der Referentenrunde vom 05.12.2017 in das BIC Verfahren aufgenommen. Das Vorhaben trägt zur Verbesserung des Radwegenetzes und der Taktung im ÖPNV bei.

Ausgangssituation und Planung

In der Bayreuther Straße besteht eine empfindliche Radweglücke. Stadteinwärts endet ein von Norden kommender Radstreifen an der Virchowstraße. In einem langen, für den Individualverkehr zweistreifig ausgebauten Abschnitt werden Radfahrer von den Fahrzeugpulks bedrängt, das Fahren ist so somit unangenehm. Eine akzeptable Parallelroute für Radfahrer mit dem Ziel Innenstadt ist nicht vorhanden. Radverkehrsanlagen beginnen heute erst wieder am Rathenauplatz. Stadtauswärts endet ein Radstreifen in Höhe Rennweg und erst im Zulauf auf die B4R beginnt wieder ein Radstreifen.

Gemäß dem beschlossenen Radvorrangroutenkonzept ist diese Radwegeverbindung dringend erforderlich um die Verknüpfung zwischen Nordostbahnhof und der Altstadt sicherzustellen und die Erreichbarkeit der an der Hauptverkehrsstraße liegenden Ziele zu verbessern.

Zudem sieht der Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg eine Stärkung des ÖPNV mit deutlich verbesserten Taktungen und neuen Straßenbahnlinien vor. Dazu beschafft die VAG unter anderem neue Fahrzeuge, um das Angebot im Straßenbahnnetz zu verbessern. Bisher besteht zwischen dem sehr attraktiven Takt des U-Bahnnetzes und dem 10-Minuten-Takt der Straßenbahn ein starkes Qualitätsgefälle. Außerdem sind inzwischen Teilstrecken, wie z.B. Hauptbahnhof – Business Tower oder Teilstrecken der Linien 6 und 8 überlastet. Ein 5-Minuten-Takt soll hier Zug um Zug eingeführt werden.

Nachdem der Hauptbahnhof einen Engpass im Netz darstellt und dort nur eine Straßenbahnlinie enden kann, ist eine Verdichtung der Linie 5 zwischen Hauptbahnhof und Mögeldorf nur möglich, wenn entweder die Linie 7 oder die zukünftige Verstärkung über den Hauptbahnhof hinaus weiterfährt. Nachdem die U2 zwischen Hauptbahnhof und Schoppershof ebenfalls überlastet ist, bietet es sich an, nach jahrzehntelanger Pause wieder eine Straßenbahn zum Stadtpark zu führen. Dieses Vorhaben ist Teil des „ÖPNV-Maßnahmenpakets 2030“. Nachdem seit langer Zeit kein nennenswerter Unterhalt an der Betriebsstrecke zwischen Rathenauplatz, Stadtpark und Pirckheimerstraße durchgeführt wurde, ist es nun erforderlich, vor fahrplanmäßiger Bedienung der Strecke Rathenauplatz - Stadtpark eine Grundsaniierung von Fahrweg und Oberleitung vorzunehmen. Die Betriebsstrecke einschließlich Wendeschleife wird bereits heute regelmäßig für baustellen- oder störungsbedingte Umleitungsverkehre genutzt. Ein Planbetrieb ist nur mit dem geplanten Umbau sinnvoll umsetzbar.

Die qualitative Wiederherstellung der Strecke bietet zudem die Chance, die angedachte Wiederinbetriebnahme der Pirckheimerstraße als Straßenbahnstrecke vorzubereiten.

Planung und Baubeschreibung

Die Verwaltung hat einen Straßenplan erstellt, der folgende Funktionen beinhaltet:

In stadteinwärtiger Richtung verflechten sich die beiden Fahrstreifen in der Bayreuther Straße südlich der Virchowstraße auf einen. Dadurch kann neben den vorhandenen Längsparkmöglichkeiten ein ausreichend breiter Radstreifen angelegt werden. Um einen stetigen Verkehrsfluss bis zur Pirckheimerstraße zu ermöglichen, wird eine neue Linksabbiegespur am Berliner Platz zur Deumentenstraße angelegt. Im Zulauf zur Lichtsignalanlage Bayreuther Straße/Pirckheimerstraße beinhaltet der Querschnitt - wie heute - eine Rechtsabbiegespur zur Pirckheimerstraße. Der Radstreifen wird über die Pirckheimerstraße hinweg weiter in Richtung Rathenauplatz geführt. Auch hier bleibt die Bayreuther Straße einstreifig. Nachdem sich der Querschnitt vor dem Rathenauplatz aufweitet, verändert sich die Leistungsfähigkeit dort nicht. Stellplätze sind nur noch nördlich des Rathenauplatzes vor der ehemaligen Oberpostdirektion, nun evangelische Hochschule Nürnberg, vorgesehen.

In stadtauswärtiger Richtung verzweigt sich der Strom des Kraftfahrzeugverkehrs in die Pirckheimerstraße und weiter stadtauswärts nach Norden. Deshalb wurde in der Abwägung entschieden, den durch den Radstreifen auf eine überbreite Fahrbahn eingeschränkten Verkehr wieder auf zwei echte Fahrstreifen zu verteilen. Der inzwischen bewährte Radstreifen bleibt erhalten. Durch diese Lösung können sich Geradeausfahrer und Linksabbieger frühzeitig und eindeutig trennen. Staus aus der Abbiegespur in den Geradeausverkehr werden zukünftig ausgeschlossen. Neben der stadtauswärts führenden Spur wird der Radstreifen bis nach Norden verlängert. Die meisten Parkmöglichkeiten auf der Ostseite bleiben erhalten.

Die Gleise der Straßenbahn wurden in den neuen Querschnitt eingepasst. Die Geometrie des Gleisdreiecks am Knoten Bayreuther Straße/Pirckheimerstraße verändert sich nur geringfügig. Die Funktion bleibt gleich. Zwischen der Pirckheimerstraße und dem Süden des Berliner Platzes kann zukünftig ein Rasengleis – günstig für Stadtgestaltung, Stadtökologie und Lärmsituation – angelegt werden. Die Gleise in der Pirckheimerstraße werden auf einer Länge von ca. 150 Metern saniert und an die Geometrie des Gleisdreiecks angepasst. Die Planung gewährleistet einen störungsarmen Betrieb der zukünftigen Straßenbahnlinie zum Stadtpark und beinhaltet die Option einer Linie durch die Pirckheimerstraße.

Die Haltestellen Rennweg und Stadtpark werden barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle Stadtpark bekommt ein Überholgleis, das zur Abwicklung an der Endstation erforderlich ist. Im Umfeld wird der Straßenraum neu geordnet, einige Bäume können neu gepflanzt werden. Die Zuführung zur Bayreuther Straße aus der Deumentenstraße erfolgt zukünftig über die nördliche Fahrbahn. Die südliche Fahrbahn wird aufgelassen. Zur Grünanlage hin entsteht eine Ruhezone mit Bänken. Dies ist möglich, da die großzügigen Anlagen mit Wendekreis für die dort bis 1971 befindlichen Messe nicht mehr erforderlich sind. Entlang der Gleise an der seitlichen Fahrbahn des Berliner Platzes müssen Parkmöglichkeiten entfallen, weil das Gleis etwas weiter von der Wohnbebauung abgerückt wird, da die Feuerwehr im Bestand Probleme geäußert hat. Die Schallschutzsituation für die Anlieger verbessert sich damit unwesentlich. Die Fahrgasse wurde – bedingt durch immer breitere Personenkraftwagen – im Laufe der Zeit immer enger. Durch die Änderung der Straßengeometrie ist es von Vorteil, zukünftig

die Einbahnrichtung in der Deumentenstraße und in der Fenitzerstraße zu vertauschen. Die Verkehrsführung wird - vor allem von der Bayreuther Straße kommend - logischer. Die Erreichbarkeit des Gebiets insgesamt ändert sich nicht.

Nachdem am stark belasteten Knoten Bayreuther Straße/Pirckheimerstraße Fahrspuren entfallen, wurde eine detaillierte signaltechnische Betrachtung durchgeführt. Die Verwaltung wird, um die Funktionsfähigkeit des einspurigen Knotens Pirckheimerstraße/Bayreuther Straße nach Süden sicherzustellen, die signaltechnische Konzeption im Netz/Zulauf (Bierweg, Schafhofstraße, Ring) nachjustieren, so dass von Norden her keine rechnerischen Überlastungen mehr auftreten.

Die Deumentenstraße weist bereits jetzt starke Verdrückungen und Risse auf, die insgesamt auf einen zu geringen Straßenoberbau hinweisen. Durch die Bautätigkeit und die damit verbundene Befahrung durch Baustellenfahrzeuge wird sich der Zustand weiter verschlechtern. Des Weiteren wird sich die Verkehrsbelastung aufgrund der Aufhebung der Einbahnregelung erhöhen. Der Ausbau der Deumentenstraße ist aufgrund des Straßenzustandes dringend notwendig und wäre aufgrund der räumlichen Nähe zum geplanten Projekt und der Deckenhöhenplanungen zu integrieren. Die Straße Berliner Platz zwischen Deumentenstraße und Martin-Richter-Straße einschließlich des nördlichen Gehweges ist ebenfalls als Ausbau zu berücksichtigen. Auch diese Straße weist einen zu geringen Oberbau auf, wodurch Aufbrüche und Risse entstanden sind. Die Längsparkstände auf der Nordseite entfallen künftig und sollen vollständig dem Fahrbahnbereich zugeordnet werden, was zusätzlich höhere Anforderungen an den Straßenzustand bedingt. Der Einmündungsbereich der Martin-Richter-Straße zur Bayreuther Straße soll im Rahmen der Maßnahme eine neue Asphaltdeckschicht erhalten.

Kosten und Finanzierung

Durch den geplanten Ausbau der Bayreuther Straße im Bereich zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße sind sowohl Straßenbauarbeiten durch die Stadt sowie Gleisbauarbeiten für die Straßenbahn durch die VAG erforderlich. Auf Grundlage des ÖDLA (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag Stadtverkehr Nürnberg) wurden im Vorfeld Kostenteilungspläne erstellt und die Ausbaubereiche entsprechend der Kostenträger definiert.

Für den Ausbaubereich „Kostenträger 100 % Stadt“ fallen Baukosten in Höhe von 6,459 Mio. € an. Zudem fallen für den Ausbaubereich „Kostenträger 50 % Stadt“ Baukosten in Höhe von 2,141 Mio. € an. Die von der Stadt zu tragenden Kosten betragen somit 8,6 Mio. € inkl. Bauverwaltungskosten.

Auf die einzelnen Haushaltsjahre entfallen folgende Auszahlungsansätze:

2023:	3,01 Mio. €
2024:	4,30 Mio. €
2025:	1,29 Mio. €

Die Folgekosten für Pflege und Unterhalt belaufen sich auf 51.000 € jährlich. Für den Straßenbau werden Zuwendungen nach BayGVFG in Höhe von voraussichtlich 3,476 Mio. € erwartet.

Zeitliche Umsetzung

Es wird geprüft, ob bereits im Vorfeld der Baumaßnahme erste Spartenverlegungen durchgeführt werden können. Für die Gleisbaumaßnahme ist ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Nach Abstimmung mit der VAG ist beabsichtigt, dass mit der Gesamtbaumaßnahme (Straßenbau, Gleisbau, Kanalbau, Spartenverlegungen) voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2023 (nach dem 38. Deutschen Evang. Kirchentag) begonnen wird und die Baumaßnahme bis Ende 2024 abgeschlossen sein wird.

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.