

Objektplan für den Ausbau der Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße mit Straßenbahnwendeschleife

Kurztext: Ausbau Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße

Erläuterungsbericht

1. Umfang der Maßnahme

Der vorliegende Objektplan umfasst den Ausbau der Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Schoppershofstraße mit Straßenbahnwendeschleife. Durch den geplanten Ausbau sind sowohl Straßenbauarbeiten durch die Stadt sowie Gleisbauarbeiten für die Straßenbahn durch die VAG erforderlich. Der Objektplan beinhaltet nur die für die Stadt anfallenden Kosten.

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 werden 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 Südende

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.

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. Die Straße Berliner Platz zwischen Deumentenstraße und Martin-Richter-Straße wird ebenfalls mit ausgebaut. 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.

2. Begründung

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 Fahrzeugpulk bedrängt, das Fahren ist dadurch 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. Bislang 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.

3. Bürgergespräch / Anliegerinformation

Die Maßnahme wurde im Hinblick auf die Beitragsfähigkeit nach KAG begutachtet. Erschließungsbeiträge (nach Art. 5a KAG) können für die Veränderungen im Straßenraum nicht mehr erhoben werden, da der Ausbaubereich bereits insgesamt erstmalig hergestellt wurde.

Ein Bürgergespräch oder eine Anliegerinformation ist nach derzeitiger Sach- und Rechtslage bezüglich KAG nicht erforderlich. Es wird im Vorfeld der Maßnahme eine Bürgerinformation zur baulichen Maßnahme stattfinden.

4. Technische Erläuterungen

Ausbaulänge: ca. 1.000 m

Ausbaubreiten:

Durch die Anordnung eines durchgängigen Radfahrstreifens wird der gesamte Querschnitt neugeordnet.

stadtauswärts:

Gehweg	> 2,50 m
Parkstreifen (punktuell) und Sicherheitstreifen	2,00 m + 0,50 m
Radstreifen	1,60 m - 2,50 m
Fahrstreifen (zw. Rathenauplatz u. Pirckheimerstr.)	3,25 m und 3,00 m
(zw. Pirckheimerstr.u. Schoppershofstr.)	> 3,50 m

Mittelstreifen mit Straßenbahngleisen > 6,35 m

stadteinwärts:

Fahrstreifen	> 3,50 m
Radstreifen	1,90 m - 2,50 m
Parkstreifen (punktuell)	2,10 m
Gehweg	> 2,25 m
<hr/>	
Gesamtbreite	mind. 22,50 m

Befestigungen:

Der Fahrbahnaufbau in der Bayreuther Straße wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse Bk 10 dimensioniert.

Fahrbahn Bk 10:	3,5 cm Splittmastix SMA 8 S
	8,5 cm Asphaltbinder AC 16 B S
	10 cm Asphalttragschicht AC 32 T S
	15 cm Schottertragschicht 0/32
	<u>30 cm</u> Frostschutzschicht 0/45
	67 cm

In den Abschnitten, in denen keine wesentlichen Änderungen am Querschnitt durchgeführt werden (stadtauswärtige Fahrbahn zw. Ausbaubeginn und Einmündung Ludwig-Feuerbach-Straße; beide Fahrbahnen zw. Einmündungen Martin-Richter-Straße und Deumentenstraße sowie Deumentenstraße und Schoppershofstraße/ Virchowstraße), wird die Fahrbahn saniert.

In der Deumentenstraße und Straße Berliner Platz wird die Fahrbahn in der Belastungsklasse Bk 1,8 ausgebaut. Die Mindestdicke für den frostsicheren Oberbau von 65 cm ist hier maßgebend.

Fahrbahn Bk 1,8:	3 cm Asphaltbeton AC 8 D S
	13 cm Asphalttragschicht AC 32 T N
	15 cm Schottertragschicht 0/32

	<u>34 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	65 cm	
Längsparkstreifen Bk 1,0:	3 cm	Asphaltbeton AC 8 D N
	11 cm	Asphalttragschicht AC 32 T N
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>36 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	65 cm	
Mischverkehrsfläche Bk 3,2: (Einmündung Straße Am Stadtpark)	16 cm	Granitgroßsteinpflaster
	4 cm	hydraulisch geb. Bettung
	10 cm	Asphalttragschicht PA 22 T WDA
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	75 cm	
Radweg:		Abmarkierung (rot) auf der Fahrbahn
Gehweg:	6,5 cm	Betonrauplatten
	4 cm	Zementmörtelband
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>12 cm</u>	Frostschutzschicht 0/32
	37,5 cm	

Die Gehwegüberfahrten werden mit einem verstärkten Aufbau ausgeführt.

Gehwegüberfahrt Bk 1,0:	10 cm	Betonpflaster
	4 cm	Bettung
	20 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>31 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	65 cm	

Im Bereich der stark frequentierten Tiefgaragenzufahrt am Ärztehaus (Bayreuther Straße 33) wird die Gehwegüberfahrt wie folgt ausgebaut.

Gehwegüberfahrt Bk 1,8:	10 cm	Betonpflaster
	4 cm	Bettung
		Geotextil
	10 cm	Asphalttragschicht PA 22 T WDA
	15 cm	Schottertragschicht 0/32
	<u>30 cm</u>	Frostschutzschicht 0/45
	69 cm	

Im Mittelstreifen werden die zwei Gleise für die Reaktivierung der Straßenbahn bis zur Stadtparkschleife durch die VAG als Rasengleis (Ausnahme im Einmündungsbereich Pirckheimerstraße) erneuert.

Die bestehenden Straßenabläufe werden, soweit sie funktionstüchtig sind, höhen- und lagemäßig angepasst bzw. versetzt und schadhafte Straßenabläufe erneuert. Die vorhandenen Leitungen werden genutzt. Ein neuer Regenwasserkanal ist nicht vorgesehen.

Die bestehende Verkehrszeichenbrücke über die Fahrbahn in stadteinwärtiger Fahrtrichtung vor Hausnummer Bayreuther Straße 19 wird nicht mehr benötigt und wird im Zuge der Bauarbeiten zurückgebaut. Die Beschilderung soll künftig im Seitenraum angeordnet werden.

Um das Parken von Fahrzeugen auf dem Gehweg zu verhindern, werden teilweise längs der Bayreuther Straße Poller im Gehweg eingebaut.

Im Zuge des geplanten Straßenausbaues und der Erneuerung des Fahrdrabtes der Straßenbahn muss auch die Straßenbeleuchtung umgebaut und angepasst werden.

Durch die Änderung des Straßenquerschnitts und die Wiederaufnahme des Linienbetriebes der Straßenbahn sind ebenso umfangreiche Änderungen und Erneuerungen an den Lichtsignalanlagen notwendig.

Die Straßenbahnhaltstellen Rennweg und Stadtpark werden barrierefrei mit einem Randsteinanschlag von 25 cm und mit einem Blindenleitsystem ausgebaut.

Insgesamt sollen 6 neue Bäume gepflanzt werden.

5. Baukosten

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.

Die Baukosten betragen für die Stadt lt. den beiliegenden Kostenanschlägen insgesamt ca. 8.600.000 EUR.

Für den Ausbaubereich (Kostenträger 100% Stadt) fallen voraussichtlich Baukosten in Höhe von 6,459 Mio. € an. Zudem fallen für den Ausbaubereich (Kostenträger 50% Stadt) voraussichtlich Baukosten in Höhe von 2,141 Mio. € an.

Die Kosten für den Straßenbau wurden ursprünglich aufgrund des Preisspeichers von 01/2022 ermittelt. Ein Teuerungszuschlag wurde nicht in Ansatz gebracht.

6. Bauzeit

Die Maßnahme soll - vorbehaltlich der Genehmigung und der Mittelbereitstellung - im Zeitraum September 2023 bis November 2025 in mehreren Bauabschnitten ausgeführt werden.

Aufgrund des großen Ausbauumgriffes und der verkehrlichen Bedeutung der Bayreuther Straße laufen aktuell bereits Abstimmungen zur Bauabwicklung mit den diversen Projektbeteiligten (u.a. SÖR, VAG, SUN, N-ERGIE). Im Vorfeld der Hauptbaumaßnahme sollen bereits Spartenverlegungen u.a. durch SUN und N-ERGIE durchgeführt werden.

7. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Dem Straßenumbau liegen die Straßenpläne Vpl-Nr. 2.2323.2.1 vom 05.06.2020 mit I. Ä. vom 28.07.2021, Vpl-Nr. 2.2323.2.2 vom 05.06.2020 mit I. Ä. vom 28.07.2021, Vpl-Nr.

2.2323.2.3 vom 05.06.2020 mit I. Ä. vom 12.08.2021 und Vpl-Nr. 2.2323.2.4 vom 05.06.2020 mit I. Ä. vom 28.07.2021 zugrunde. Die Planung wurde vom Ausschuss für Verkehr am 06.05.2021 beschlossen.

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

8. Finanzierung und Mittelbedarf

Zuschussmaßnahme: ja nein

Für das Bauvorhaben wurde fristgerecht im August 2022 ein Antrag auf Förderung nach dem BayGVFG bei der Regierung von Mittelfranken gestellt.

Der Ältestenrat und Finanzausschuss hat mit Beschluss vom 20.07.2022 den Projekt-Freeze i. H. v. 8.600.000 € im Rahmen des BIC bestätigt.

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

	HJ 2023	HJ 2024	HJ 2025
MIP-Nr.: 1219 „Bayreuther Straße“	3.067.000 €	4.382.000 €	1.151.000 €

9. Folgelasten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgelasten pro Jahr für

- den Straßenunterhalt um	unverändert	EUR
- die Straßenentwässerung um	unverändert	EUR
- die Reinigung der Regeneinläufe um	unverändert	EUR
- Straßenbeleuchtung um	-1.652,00	EUR
- Straßenbegleitgrün um	7.585,80	EUR
insgesamt um	<u>5.933,80</u>	EUR

Nürnberg, 19.01.2023
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau Straße
SÖR/1-S
i.A.