

Objektplan für die Straßenbaumaßnahme

Umgestaltung der Scheurlstraße mit barrierefreier Haltestelle im Zuge von Gleissanierung und Kanalbau (2. BA Umgestaltung im Bereich zwischen Köhnstraße und Allersberger Straße)

Kurztext: Scheurlstraße

Erläuterungsbericht

1. Umfang der Maßnahme

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 einschließlich dem Bau einer barrierefreien Straßenbahnhaltestelle im Zuge von Kanalbau- und Gleissanierungsarbeiten. Am 27.01.2021 hat der Ferienausschuss den zugehörigen Straßenplan beschlossen.

2. Begründung

Der Gleisoberbau der Straßenbahn in der Scheurlstraße befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und wird durch die VAG erneuert. Außerdem erfolgt durch SUN die Auswechslung des schadhafte Entwässerungskanal Bereich zwischen Allersberger Straße und Köhnstraße. Da die Arbeiten der SUN auf Grund des Schadensbildes in offener Bauweise erfolgen, müssen auch die Verkehrsanlagen größtenteils erneuert werden.

Da derzeit jegliche Ordnung der öffentlichen Verkehrsflächen fehlt, soll die Scheurlstraße im Zuge der Gleissanierung und Kanalbauarbeiten umgestaltet werden.

In diesem Zusammenhang ist zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation der barrierefreie Umbau der Haltestelle Scheurlstraße geplant, da die Straßenbahn derzeit im Straßenraum hält. Die Fahrgäste müssen die Fahrbahn queren und einen Höhenunterschied von ca. 30 cm überwinden, was mobilitätseingeschränkte Menschen vor hohe Herausforderungen stellt.

Vpl hat daher geprüft, welche Maßnahmen in der Scheurlstraße nach der Erneuerung von Gleisen und Entwässerungskanal zur Verbesserung der Bestandssituation notwendig sind.

Die Planung sieht eine Umsetzung in zwei Bauabschnitten vor. Dem bereits im Juli 2022 beauftragten ersten Bauabschnitt (Umbau der Kreuzung Marientunnel / Regensburger Straße) schließt sich der hier vorgelegte zweite Bauabschnitt an, der die Umgestaltung der Scheurlstraße ab der Kreuzung Regensburger Straße / Köhnstraße bis zur Einmündung in die Allersberger Straße umfasst und somit den Lückenschluss zwischen der Bahnhofstraße und der Allersberger Straße darstellt.

Für den Kraftfahrzeugverkehr verbleiben alle derzeit 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. Die Gleislage wird entsprechend verändert, so dass für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichend breite Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Auf Grund der neuen Gleislage entsteht im Bereich der Haltestelle beidseitig ein fast 6 m breiter Seitenbereich, den Radfahrer befahren dürfen, um die Schiene dort nicht queren zu müssen.

Baumpflanzungen sind im beengten Straßenraum aufgrund der Leitungssituation äußerst schwierig. Es konnten jedoch zehn Baumstandorte gefunden werden, die den Straßenraum besser gliedern, einen geschwindigkeitsdämpfenden Effekt bewirken und die Aufenthaltsqualität verbessern.

Die Koordination der einzelnen Gewerke und die Fortschreibung des Gesamtbauablaufplans erfolgt durch einen Projektsteuerer unter Federführung der VAG. Es ist vorgesehen mit den Straßenbauarbeiten im Bereich Köhnstraße bis Glockenhofstraße unmittelbar nach Beendigung der vorbereitenden Kanal- und Gleisbauarbeiten im September 2023 zu beginnen. Die Arbeiten werden bis voraussichtlich Dezember 2023 andauern. Je nach Witterung müssen noch Restarbeiten im Frühjahr 2024 durchgeführt werden.

Ab Frühjahr 2024 erfolgt dann wiederum nach Abschluss der vorbereitenden Baumaßnahmen von SUN und VAG der Straßenabschnitt zwischen Glockenhofstraße und Allersberger Straße einschließlich Neubau der Straßenbahnhaltestelle. Der Abschluss der Gesamtbaumaßnahme und die Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn ist für den Herbst 2024 vorgesehen.

3. Bürgergespräch / Anliegerinformation

Die Gesamtplanung wurde von Vpl mit dem Bürgerverein Nürnberg-Süd (zuständig für Westseite) und mit dem Vorstadtverein Nürnberg-Gleißhammer (zuständig für Ostseite) bei einem Termin im Verkehrsplanungsamt ausführlich diskutiert und abgestimmt. Die Öffentlichkeitsarbeit erfolgt über schriftliche Bürgerinformationen, die von SÖR/3 koordiniert werden und über die direkte Information der Anwohner vor Ort im Zuge der Bauausführung.

4. Technische Erläuterungen

Ausbaulänge: Scheurlstraße zwischen Köhnstraße und Allersberger Straße, ca. 310 m

Befestigungen:

Durch den Umbau ändert sich die Geometrie und Aufteilung des Straßenraums. Die Randsteinlinien werden den neuen Bedürfnissen angepasst, zusätzlich werden Längsparkplätze und Baumscheiben angelegt.

Die Notwendigkeit ergibt sich aus dem schlechten Zustand des Bestands und der ab 2022 stattfindenden Kanal- und Gleisbaumaßnahmen. Der Fahrbahnaufbau der Scheurlstraße wird gemäß RStO 12 nach Belastungsklasse 1,0 dimensioniert.

Die Fahrbahnen und Parkbuchten werden in Asphaltbauweise hergestellt.

Fahrbahn

3,0cm Asphaltdeckschicht AC 8 DN
11,0 cm Asphalttragschicht AC 32 T N
15,0 cm Schottertragschicht 0/32
36,0 cm Frostschutzschicht 0/45
65,0 cm Gesamtaufbau

Parkbuchten

3,0 cm Asphaltdeckschicht AC 8 D N
11,0 cm Asphalttragschicht AC 32 T N
15,0 cm Schottertragschicht 0/32
36,0 cm Frostschutzschicht 0/45
65 cm Gesamtaufbau

Die Ausführung der Gehwege und des Haltstellenbereichs erfolgt als Plattenbelag aus Betonrauhplatten. Die Gehwegüberfahrten werden zur Abgrenzung aus Betonpflastersteinen hergestellt.

Gehwege

6,5 cm Betonrauhplatten
4,0 cm Mörtelbett
15 cm Schottertragschicht 0/32
12 cm Frostschutzschicht 0/32
37,5 cm Gesamtaufbau

Gehwegüberfahrt

10,0 cm Betonpflaster (Einstein- Fugentechnik)
4,0 cm Bettungs-/Fugenmaterial
20,0 cm Schottertragschicht 0/32
31,0 cm Frostschutzschicht 0/45
65,0 cm Gesamtaufbau

Die Randbegrenzungen bestehen aus 1-zeiligen Granitgroß- und Kupferschlackensteinen, in Verbindung mit Granitborden. Die Borde erhalten situationsbedingt unterschiedliche Anschlagshöhen. Die Randbegrenzungen werden weitestgehend wiederverwendet. Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle beträgt der Bordsteinanschlag 25 cm. Somit ist ein höhengleicher Zugang zum haltenden Schienenfahrzeug gewährleistet.

Die Ableitung des Oberflächenwassers erfolgt durch Quer- und Längsneigung der Verkehrsflächen. Das anfallende Niederschlagswasser wird in Richtung der Straßenabläufe geleitet, welche an die erneuerten Entwässerungsschächte und Kanäle angeschlossen werden.

Durch die Lageänderung der Gleise und die daraus resultierende Änderung des Bahnsteigs verändert sich die Höhsituation zum Bestand. Aus diesem Grund ist es erforderlich, im Haltstellenbereich eine Rinne und Regeneinläufe zu verbauen, da die bestehenden Höhen im Bereich von Grundstückszufahrten und Eingängen nicht veränderbar sind.

Der gesamte Haltstellenbereich und die Fußgängerübergänge im Bereich der Lichtsignalanlagen werden mit einem taktilen Blindenleitsystem versehen. Dieses wurde im Zuge der Entwurfsplanung durch das Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg mit dem Behindertenrat abgestimmt.

In den Anschlussbereichen erfolgt eine Deckensanierung mit Erneuerung der Asphaltbinder- und Deckschicht.

Die vorhandenen Lichtsignalanlagen LSA 645 und 647 werden angepasst bzw. erneuert und blindengerecht ausgestattet.

Die abgespannte Straßenbeleuchtung wird zurückgebaut und neue Masten mit LED-Leuchtmitteln aufgestellt

5. Baukosten

Die Gesamtkosten des zweiten Bauabschnitts der Gesamtmaßnahme betragen gemäß der beiliegenden Zusammenstellung 2.638.000 EUR inkl. Bauverwaltungskosten. Die Kosten für den Straßenbau wurden mit Einheitspreisen gemäß EDV- Mittelpreisspeicher ermittelt. (Stand 09/2021). Kostenträger der Maßnahme ist die Stadt Nürnberg.
Ein Teuerungszuschlag wurde nicht in Ansatz gebracht.

Der Objektplan für den ersten Bauabschnitt (Umbau der Kreuzung Marientunnel / Regensburger Straße wurde am 04.04.2022 mit Gesamtbaukosten in Höhe von 909.000,00 EUR bewilligt.

Dadurch ergeben sich Baukosten für die Gesamtmaßnahme (BA 1 und 2) in Höhe von 3.547.000 EUR.

Die Baukosten der Gesamtmaßnahme wurden von Rpr im Rahmen des BIC- Verfahrens mit Bericht vom 20.01.2021 geprüft und in Höhe von 3.230.000 EUR festgesetzt.

Die Überschreitung der Kosten gegenüber dem BIC- Verfahren um 317.000,00 EUR ergibt sich hauptsächlich durch die vollständige Erneuerung der Straßenbeleuchtung, die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht geplant war.

6. Bauzeit

Die Ausschreibung und Vergabe der Straßenbauarbeiten erfolgt in der ersten Jahreshälfte 2023.

Mit dem Beginn der Maßnahme zur Herstellung ist in Abhängigkeit zu den Kanal- und Gleisbauarbeiten ab September 2023 zu rechnen. Im Zuge der Kanal-, Sparten- und Gleisbauarbeiten erfolgt über mehrere abgestimmte Bauphasen der Gesamtumbau der Scheurlstraße. Der Abschluss der Baumaßnahmen und die Wiederinbetriebnahme der Straßenbahn ist für den Herbst 2024 vorgesehen.

Im Jahr 2022 erfolgten bereits Straßenbauarbeiten im Bereich der Kreuzung Regensburger Straße und der südlichen Einfahrt in den Marientunnel (BA 1). Diese Arbeiten werden im Frühjahr 2023 wiederaufgenommen, so dass die Freigabe des Marientunnels für alle Verkehrsteilnehmer im Frühjahr 2023 erfolgen kann.

Durch die Kopplung des Straßenbaus mit den Maßnahmen von SUN und der VAG können Synergieeffekte in finanzieller und verkehrlicher Hinsicht erzielt werden.
Es ergeben sich Einsparungen durch die Kostenteilung bei der Verkehrssicherung, Projektsteuerung und der Beauftragung eines SiGe- Koordinators.

7. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Dem Straßenumbau liegt der Entwurfsplan Vpl. 2.1260.2.4 vom 11.10.2010 mit letzter Änderung vom 11.12.2020 zugrunde. Der genannte Plan wurde vom Ferienausschuss am 27.01.2021 beschlossen. Die für den Straßenbau erforderlichen Flächen liegen frei.

8. Finanzierung und Mittelbedarf

Die Gesamtmaßnahme wurde als abgeschlossene BIC- Maßnahme zum MIP 2023 – 2026 angemeldet.

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

	HJ 2023	HJ 2024
MIP-Nr. 1175		
BA 1: Straßenherstellung und -ausbau (KAG-Maßnahmen)	454.500,00	
BA 2: Straßenherstellung und -ausbau (KAG-Maßnahmen)	1.615.000,00	1.615.000,00

MIP-Nr.
„Schaffung von öffentlichen Stellplätzen“

Durch die Regierung von Mittelfranken wurde am 27.07.2022 eine anteilige Zuwendung aus GVFG und BayGVFG-Mitteln in Höhe von 98.340,00 EUR bewilligt.

10. Folgelasten

Durch die Maßnahme erhöhen sich die Folgelasten pro Jahr für

- den Straßenunterhalt um	3.400	EUR
- die Straßenentwässerung um	unverändert	EUR
- die Reinigung der Regeneinläufe um	unverändert	EUR
- Straßenbeleuchtung um	-150	EUR
- Lichtsignalanlagen um	250	EUR
- Straßenbegleitgrün um	1.640	EUR
insgesamt um	5.140	EUR

Nürnberg, 23.01.2023
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau Straße
SÖR/1-S