Straßenplan Thumenberger Weg im Bereich DB-Brücke
Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg

Entscheidungsvorlage

Ausgangslage

Die Eisenbahnüberführung Thumenberger Weg (EÜ km 4,491 Strecke 5903 Nürnberg-Schirnding) muss zeitnah saniert werden. Das Änderungsverlangen, das Grundlage für die Straßenplanung ist, wurde am 19.09.2019 im Verkehrsausschuss beschlossen.

Die Verwaltung hat daraufhin in enger Abstimmung mit der DB und allen beteiligten Dienststellen einen Straßen- und Höhenplan erarbeitet. Dieser wurde in letzter Zeit an die aktuellen Hochbaumaßnahmen („Monopol 491“ (ehem. Branntweinmonopol-Areal), Thumenberger Weg 33 und ehem. Kromwell-Areal Thumenberger Weg 26) im Umfeld angepasst. Deshalb erstreckt sich die Planung über die DB-Überführung hinaus bis zur Erlenstegenstraße und nach Süden zur Straße „Am Goldhammer“.

Planung

Der Straßenplan beruht auf der Grundlage des beschlossenen Querschnitts mit einer Durchfahrtshöhe von mindestens 4,50 m. Dazu muss die Fahrbahn tiefer gelegt werden.

Der Gehweg auf der Ostseite ist im Bereich der Brücke heute 1,78 m breit, wird aber durch die notwendige Schutzplanke auf ca. 1 m eingeengt. Zukünftig wird dort ein 2 m breiter Gehweg neben einem 2,50 m breiten Zweirichtungsradweg verlaufen. Der Radweg stellt die Verbindung zwischen der Erlenstegenstraße und dem Pegnitzgrund dar.

Auf der Westseite wird ein 2 m breiter Gehweg zur verbesserten Erschließung zwischen „Monopol 491“ und der Martin-Albert-Straße neu realisiert.

Die Rad- und Gehwege werden in der Höhe getrennt von der Fahrbahn geführt, um sie leichter begehbar bzw. befahrbar zu machen. Die Durchfahrtshöhe beträgt hier ca. 2,70 m.

Es werden zwei Bussteige – soweit es möglich ist - barrierefrei ausgebaut und eine Querungshilfe mit Fußgängerüberweg und Insel hergestellt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Höhe der Querungshilfe wird auch die Verbindung zum Weißen Weg aufgewertet und eine Verbesserung für ein- und ausfahrende Radfahrerinnen und Radfahrer geplant.

Die neuen angrenzenden Baugebiete werden erschlossen. Die Planung wurde mit den Bauträgern abgestimmt.

Die Höhenplanung ist wegen der gestaffelten Höhenlage von Fahrbahn und Rad-/Gehweg und der Anschlüsse an den Bestand komplex. Es werden neue Stützwände notwendig und die Sparten müssen an die neue Gesamtsituation angepasst werden.

Des weiteren plant SUN einen neuen Kanal auf der gesamten Länge Erlenstegen- und Martin-Albert-Straße. Die Umsetzung erfolgt abschnittsweise unter Vollsperrung des Thumenberger Wegs.

Die Entwässerung ist wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit des neuen Kanals mit dessen hydraulischer Problematik noch im Detail zu klären.

Die Planung ist innerhalb der Verwaltung, mit der DB und dem Behindertenrat abgestimmt. Dabei sind Details des Bussteigs in Richtung Mögeldorf noch zu klären, weil die örtlichen Bedingungen schwierig sind.

Ein kombinierter Rad-/Gehweg führt auch entlang des Thumenberger Wegs bis zum Bauende in Höhe „Am Goldhammer“. Er dient auch als FW-Zufahrt für das Neubauareal (ehem. Kromwell-Areal) und verbessert die Erschließung.

Stellplätze sind im Planungsabschnitt nicht vorhanden und werden auch nicht geschaffen. Die Bilanz der versiegelten Flächen ist nahezu ausgeglichen. Es handelt sich größtenteils um steile Böschungen und einen Grünstreifen im südlichen Bereich. Wichtig ist dabei der Erhalt der nordostseitigen bepflanzten Böschung durch Veränderung der Linienführung und zahlreiche Neupflanzungen von Bäumen als Ersatz für die durch die DB-Maßnahme und den Straßenbau entfallende Bäume. Auf der Seite des „Monopol 491“ wird zunächst eine Böschung errichtet, die im Falle einer Neubebauung (die noch nicht fertig geplant ist) gegebenenfalls durch eine Stützwand ersetzt werden muss. Deshalb ist eine abschließende Flächenbilanz nicht möglich. Die Maßnahmen wurden in der Verwaltung abgestimmt.

Der beschlossene Straßenplan wird Grundlage für die Kreuzungsvereinbarung mit der DB.

Bauablauf und Terminzwänge

Der Bauablauf ist durch die bereits beantragte Sperrpause der Bahnstrecke vom 16.10.2026 – 31.10.2026 für den Einschub des Brückenbauwerks vorgegeben.

Die Sperrpause der DB ist zwingend einzuhalten, weil der Zustand des Bauwerks sich massiv verschlechtert hat, so dass die Geschwindigkeit der Züge bereits herabgesetzt werden musste. Zudem dient die Eisenbahnstrecke als Umleitung - auch für schwere Güterzüge - für nachfolgende Baumaßnahmen, zum Beispiel der Generalsanierung der Strecke Nürnberg – Regensburg.

Die vorbereitenden Spartenverlegungen von N-Ergie und SUN müssen im Mai 2025 beginnen. In Abhängigkeit von einer Not-Gleissanierung der VAG im Kreuzungsbereich Erlenstegenstraße/Thumenberger Weg wird noch ein Termin für den Beginn der Komplettsperrung des Thumenberger Wegs im Laufe des Jahres 2025 festgelegt, die insbesondere für die sich in der Höhenlage verändernde Kanalhaltung zwingend erforderlich ist. Die Sperrung dauert ca. 5 Jahre und wird nach heutigem Stand einen Durchlass für den Rad- und Fußverkehr ermöglichen. Dieser Belang wurde der DB frühzeitig kommuniziert. Ein Umleitungskonzept wird beschildert. Der Kanalbau im Bereich der DB-Brücke ist von Oktober 2025 bis Mai 2026 vorgesehen. Das Brückenbauwerk wird auf einer Fläche südlich der Bahnlinie unter Vollsperrung errichtet und dann eingeschoben. Dabei wird auch eine Weiche aus dem Brückenbauwerk heraus verlegt und während der Sperrpause die Anlagen der DB so weit hergestellt, dass der Zugbetrieb wieder aufgenommen werden kann. Anschließend werden die Flügelmauern der Brücke und die Stützwände im Jahr 2027 realisiert. Gleichzeitig wird der Kanal bis zur Erlenstegenstraße durchgebaut. Danach erfolgt der Straßenbau abschnittsweise. Durch die Entwässerungsplanung mit Überflutungsnachweis nach aktuellem Stand der Technik können sich die Bauzeitenpläne noch ändern. Die Fertigstellung der kompletten Straße ist für das Jahr 2029/30 terminiert.

Aktuell laufen Abstimmungen zwischen den Beteiligten zur Optimierung der Bauabläufe, um die Bauzeit und damit die Sperrzeiten des Thumenberger Weges möglichst noch zu verkürzen. Der Abstimmungsprozess ist kompliziert und dauert noch an. Zeitlich noch zu bewerten ist die Planung, die Genehmigungsdauer und der Bau der Entwässerungseinrichtungen.

Kosten, Zuschüsse, Prüfung von Varianten

Das Änderungsverlangen der Stadt Nürnberg löst voraussichtliche Kosten von 10 Mio. Euro für die Brücke, 6,5 Mio. Euro für die Stützwände und für den gesamten Straßenbau von ca. 3,7 Mio. Euro aus. Die Kosten sind noch nicht vollständig ermittelt. Für Planung, Genehmigung und Bau der Entwässerungsanlagen sind weiterere Kosten zu erwarten. Für die Verbesserung der Sicherheit

und Leichtigkeit des Verkehrs sowie für Kreuzungsmaßnahmen mit der Bahn sind Zuschüsse zu erwarten.

Die Verwaltung hat aufgrund der hohen Kosten geprüft, ob sich durch eine Verminderung der Durchfahrtshöhe der Fahrbahn Einsparungen ergeben. Angesetzt wurde eine bestandsnahe Höhe von 3,90 m. Die Höhenplanung wurde durchgeführt.

Die DB informiert, dass für eine lichte Höhe von 3,90 m im Vergleich zur aktuell geplanten Vorzugsvariante das Gründungsniveau der Brücke hochgesetzt werden muss. Die Baugrubensohle und die Fundamente würden um ca. 60 cm nach oben versetzt. Für den geplanten Bauablauf der reinen Brückenbaumaßnahme hätte die geänderte lichte Höhe jedoch keinen Einfluss.

Für den Kanalbau ergibt sich im näheren Umfeld der Brücke ein geringerer Bauaufwand von einer Kanalhaltung. Die Höhenlage des Kanals, der eine geringe Überdeckung aufweist, muss in jedem Fall angepasst werden, weil durch den stärkeren Überbau sich die Höhe der Fahrbahn in jedem Fall - sowohl bei 3,90 m als auch bei 4,50 m Durchfahrtshöhe - verändert.

Die Höhenlage der begleitenden Rad-/Gehwege ändern sich nicht. Deshalb bleibt auch der finanzielle Aufwand für die äußeren Stützwände, die unter großem Aufwand von der Fahrbahn aus mit Bohrpfählen errichtet werden müssen, unverändert. Die Länge der einfacheren Winkelstützmauern zwischen den Rad-/Gehwegen und der Fahrbahn verringert sich um ca. 70 m.

Eine Einsparung kann abhängig von den Planungen der WBG möglicherweise durch die Errichtung einer Böschung statt einer Stützwand auf der Seite des „Monopol 491“ erzielt werden.

Der Kanal muss aufgrund der geänderten hydraulischen Situation und zur Gewährleistung der Abflussleistungsfähigkeit im weiteren Bereich der Straße zwischen Weißer Weg und Flußstraße in jedem Fall von DN 400 auf DN 1000 ertüchtigt werden.

Durch die Entwässerungsplanung mit Überflutungsnachweis nach aktuellem Stand der Technik können sich zusätzliche Aufwendungen ergeben.

Die Regierung von Mittelfranken hat bei vergleichbaren Fällen sich bezüglich der Zuschüsse schon geäußert. Für eine geringere Durchfahrtshöhe sind Zuschüsse nur zu erwarten, wenn sich die Regeldurchfahrtshöhe von 4,50 m nur mit unverhältnismäßigen baulichen Aufwand oder gar nicht erreichen lässt. Dies ist hier nicht der Fall. Die Planung wird auch bezüglich der Zuwendungen für die Erreichung der Regeldurchfahrtshöhe und die Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr noch mit der Regierung besprochen.

Die Bauzeit würde sich bei einer geringeren Durchfahrtshöhe im Kanalbau um ca. 2 Wochen verringern. Die DB hat sich zu den Möglichkeiten der Zeiteinsparung ebenfalls geäußert. Der Prozess zwischen den Beteiligten läuft noch.

Die Höhenlage der begleitenden Rad- und Gehwege ändert sich nicht. Deshalb bleibt auch der zeitliche Aufwand für die äußeren Stützwände, die unter großem Aufwand von der Fahrbahn aus mit Bohrpfählen errichtet werden müssen, unverändert.

Die Länge der einfacheren Winkelstützmauern zwischen den Wegen und der Fahrbahn verringert sich um ca. 70 m. Die Bauzeit würde sich um einige Wochen verringern. Der Anteil der Einsparung an den Gesamtkosten rechtfertigt vermutlich nicht die Verringerung der Durchfahrtshöhe.

Im Zeitraum der Maßnahme ist auch der Ausbau der Ostendstraße vorgesehen. Die Ostendstraße ist Umleitungsroute für die Baustelle Thumenberger Weg. Der Thumenberger Weg ist mit ca. 11.000 Fahrzeugen/24 h belastet. (Zählung vor der Corona-Pandemie). Seit 2022 haben die Verkehrsbelastungen stadtweit um bis zu 20% abgenommen. Eine aktuelle Zählung liegt noch nicht vor. Die Querungen werden sich auf die B4R (Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke) und auch

weiträumig auf die A3 und den Wöhrder Talübergang verlagern, so dass sich die Mehrbelastung der Ostendstraße in Grenzen halten wird. Zudem finden im Bereich Mögeldorfer Plärrer keine verkehrseinschränkenden Maßnahmen während der Bauzeit statt und die Ostendstraße weist im Baubereich keine für die Leistungsfähigkeit maßgebenden Knotenpunkte auf. Eine Vollsperrung ist in der Ostendstraße nicht erforderlich. Beim Anschluss an die B4R werden die zum betreffenden Zeitpunkt aktuellen Verkehrsbelastungen so weit es möglich berücksichtigt.

Grundsätzlich ist die bei der letzten Querschnittszählung ermittelte Verringerung des Verkehrsaufkommens im Stadtgebiet ebenso hilfreich wie die starken parallelen ÖPNV-Achsen links und rechts der Pegnitz mit Regionalbahn, Straßenbahnlinien und S-Bahn. Inwieweit nach dem noch notwendigen Planfeststellungsverfahren für den Umbau der Ostendstraße eine Geichzeitigkeit beider Baumaßnahmen verkehrlich verträglich und möglich ist, muss im weiteren Planungsprozess beider Maßnahmen noch näher geprüft werden.

Fazit:

Durch den Erhalt der Durchfahrtshöhe von 4,50 m und der Herstellung eines neuen Radwegs und breiterer Gehwege sowie des neuen Gehwegs auf der Seite des „Monopol 491“ verbessern sich die Verkehrsverhältnisse erheblich. Die zu erwartenden Einsparungen bei einer um ca. 60 cm verringerten Durchfahrtshöhe stehen aufgrund der sich trotzdem ändernden Fahrbahnhöhenlage in keinem Verhältnis zu den verbesserten Verkehrsverhältnissen. Dies gilt insbesondere für die Zuschussfrage.

Der Beschluss der zugehörigen Lage- und Höhenpläne wird dringend begehrt, um die Sperrpause für den Brückeneinschub nicht zu gefährden, da seitens der DB gewichtige Zwangspunkte für den Termin bestehen.

Die Finanzierung des städtischen Anteils der Maßnahme über die Bauzeit von ca. fünf Jahren ist noch über die künftigen Haushaltsberatungen zu sichern. Es ergeben sich Verpflichtungen für die Stadt aus der noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung mit der DB.