

<b>Sitzungsvorlage</b>	<b>Vorlage- Nr:</b>	<b>VO/2011/0641-65</b>
Federführend: 65 Entsorgungs- und Baubetrieb	Status:	öffentlich
Beteiligt:	Aktenzeichen:	
	Datum:	10.11.2011
	Referent:	Ilk Michael
	Amtsleiter:	Ilk Michael
	Sachbearbeiter:	Probst Florian
<b>Kronacher Straße BA III - Sachstandsbericht</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.12.2011	Bau- und Werksenat	Kenntnisnahme

## I. Sitzungsvortrag:

**Am 26. Oktober 2011 wurde mit dem Durchschneiden eines rot-weißen Flatterbandes ein Infrastruktur-Projekt offiziell für den Verkehr freigegeben, zu dessen Realisierung fast ein Vierteljahrhundert verstreichen musste. Dabei „hängen“ an den rund 1,8 Straßenkilometern zwischen Berliner Ring und Hallstadter Straße die Hoffnungen der stau-, lärm- und immissionsgeplagten Anwohner der Memmelsdorfer Straße. Zum Abschluss des dritten Bauabschnittes berichtet die Verwaltung über den Abschluss der Maßnahme.**

### **Zur Verkehrlichen Bedeutung der Kronacher Straße:**

Die Kronacher Straße ist als anbaufreie Hauptverkehrsstraße eingestuft und als solche Bestandteil der städtischen Gesamtverkehrsplanung. Neben der Entlastungsfunktion soll die neue Ost-West-Tangente die vorhandenen Gewerbegebiete – Laubanger, Fürstenwiesenweg, Am Börstig und Kramersfeld – miteinander verbinden. Im Plan-Entwurf von 1982 war die Kronacher Straße noch in verkürzter Form nur bis zur Coburger Straße und ohne Anbindung an die Hallstadter Straße bzw. des Laubangers angedacht.

### **Zur Historie des Projektes:**

Die Planungsgeschichte der Kronacher Straße war von jeher eng mit den Überlegungen der Bahn zum Ausbau der ICE-Strecke durch Bamberg verbunden – und in diesem Zusammenhang gleichermaßen langwierig wie wechselhaft. Bereits 1987 begannen die Planungen für den Ausbau der Kronacher Straße mit einer Brücke über die Bahntrasse. Der Brücken- und Straßenbau wurde 1991 allerdings aufgrund des vorgesehenen Ausbaus der ICE-Strecke Nürnberg-Bamberg-Hof von der Bahn gestoppt. In jahrelangen Diskussionen wurde die DB-Planung wiederholt modifiziert – insbesondere im Zusammenhang mit der Frage der Führung des Verbindungsgleises nach Schweinfurt sowie hinsichtlich der Kostenteilung zwischen Bahn und Stadt. Bereits zwischen August und November 1998 wurde der 1. Bauabschnitt zum Bau der neuen „Ost-West-Tangente“ zwischen Berliner Ring und Kärntenstraße unter Verantwortung des Entsorgungs- und Baubetriebes der Stadt realisiert. Aber erst nach Gesprächen bei der Regierung von Oberfranken konnte am 24. Oktober 2005 die Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen werden. Von November 2005 bis November 2007 erfolgte darauf der 2. Bauabschnitt zwischen Kärntenstraße und Coburger Straße. Bereits mit Abschluss dieses Abschnittes wurde das begleitende Verkehrsleitsystem für den Schwerverkehr angepasst:

Großflächige Vorwegweiser und eine großräumige Umleitungsbeschilderung führen seit diesem Zeitpunkt den LKW-Verkehr aus dem bestehenden Straßennetz auf die neuen Erschließungswege. Ziel ist es, den stadteinwärts gerichteten und den die Stadt querenden Schwerlastverkehr zu lenken und damit die Belastung am derzeitigen „Nadelöhr“ Memmelsdorfer Straße und ihrer Wohnbevölkerung zu verringern. Zu diesem Zweck wurde die Memmelsdorfer Straße zwischen den Kreuzungen Coburger Straße / Ludwigstraße und Siechenstraße für den Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen gesperrt.

Grundvoraussetzung für den abschließenden Lückenschluss war das Plangenehmigungsverfahren für die Gleisverlegung der Bahn in Richtung Süden bzw. Friedhof. Dabei war die Bedeutung des Hafengleises durch das neue Container-Terminal im Hafen noch gestiegen und die Bahn hatte jetzt ein ureigenes Interesse an der raschen Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme. So wurde ab Verkehrsfreigabe des 2. Bauabschnittes am 5. Dezember 2007 mit starker Unterstützung durch die DB Netz AG und viel Engagement auf Seiten der städtischen Dienststellen an der „Freimachung des Baufeldes“ gearbeitet.

### **Der derzeitige Bauabschnitt III:**

Nach Abriss und Neubau der Friedhofsmauer im Jahr 2008 erfolgte 2009 die Umverlegung des Hafengleises mit Umbau des Bahnübergangs in der Hallstadter Straße einschließlich Signalisierung. Zwischen Mai und Juli 2010 wurde der Verbindungssammler (Mischwasserkanal) Hallstadter Straße – Jäckstraße vom Laubanger in die Hallstadter Straße fortgeführt. Im Anschluss daran wurden die Hallstadter Straße und der Laubanger verkehrstechnisch an die zukünftige Verkehrsführung angepasst. Der Knotenpunkt wurde neu gestaltet und mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, die mit dem Bahnübergang gekoppelt ist. Dieser Umbau wurde ohne Vollsperrung von August 2010 bis April 2011 durchgeführt. Nach Fertigstellung der Kreuzung erfolgte ab Mai 2011 die Anbindung der Kronacher Straße zwischen Brücke und Hallstadter Straße mit Straßenentwässerung, Rückbau der provisorischen Rampe zur Coburger Straße einschließlich Neugestaltung, Anlage einer neuen Radwegerampe auf der südlichen Seite und Errichtung einer Lichtsignalanlage auf der Brücke.

Derzeit laufen noch Restarbeiten an der Lichtsignalanlage in der Kärntenstraße. Diese Anlage ist notwendig, um auch den Verkehrsfluss aus dem Gewerbegebiet um die Kärntenstraße effektiv anbinden zu können. Mit den Arbeiten konnte erst nach der Fertigstellung der Kronacher Straße begonnen werden, da über diese Einmündung der Umleitungsverkehr während der Sperrung der Brücke über die Coburger Straße erfolgte. Ebenfalls werden im kommenden Frühjahr noch Restarbeiten an den Gehwegen in der Hallstadter Straße auf Höhe Car-Glas erfolgen. Die Arbeiten wurden aufgrund der intensiven Bautätigkeit zurückgestellt. Rechtzeitig zur Landesgartenschau wird dann eine leistungsfähige Verkehrsstrasse zur Verfügung stehen.

### **Daten & Fakten zu den Bauabschnitten:**

#### **1. Bauabschnitt – Berliner Ring bis Kärntenstraße**

Bauzeit: August bis November 1998,  
Baufirma: Fa. Stratebau GmbH, Kasendorf  
Kosten und Finanzierung: Gesamtkosten 1,058 Mio. DM, davon Förderung in Höhe von 460.000 DM nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.  
Verkehrsfreigabe: 13.11.1998

#### **2. Bauabschnitt – Kärntenstraße bis Coburger Straße**

Bauzeit: November 2005 bis November 2007,  
Baufirma: Fa. Stratebau GmbH, Kasendorf  
Teilabschnitte:

- Umbau der Anlagen der Deutschen Bahn im Brückenbereich
- Bau einer 200 Meter langen Stützmauer
- Brückenbauwerk über die zwei Bahnstrecken und die Coburger Straße
- Straßenbau von der Kärntenstraße bis zur Coburger Straße
- Transparente Lärmschutzwand über eine Länge von 300 Meter

Kosten und Finanzierung:

Rund 5,2 Mio. Euro inkl. Grunderwerb, davon Brückenbau 2,3 Mio. Euro, Straßenbau 1,9 Mio. Euro, Stützmauer 475.000 Euro und Lärmschutzwand 290.000 Euro. Förderung im Rahmen der Zuwendungen des Freistaates Bayern nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 3,0 Mio. Euro.  
Verkehrsfreigabe: 05.12.2007

### 3. Bauabschnitt – Coburger Straße bis Hallstadter Straße

Grundvoraussetzung für den Lückenschluss ab 2008 war das Plangenehmigungsverfahren für die Gleisverlegung der Bahn in Richtung Süden bzw. Friedhof. Dabei war die Bedeutung des Hafengleises durch das neue Container-Terminal im Hafen noch gestiegen und die Bahn hatte jetzt ein ureigenes Interesse an der raschen Realisierung dieser Infrastrukturmaßnahme. So wurde ab Verkehrsfreigabe 2. Bauabschnitt am 5. Dezember 2007 mit starker Unterstützung durch die DB Netz AG und viel Engagement auf Seiten der städtischen Dienststellen an der „Freimachung des Baufeldes“ gearbeitet.

Bauzeit: 2008 bis Oktober 2011

Baufirmen: Fa. Anton Höllein, Bamberg und Fa. Stratebau GmbH, Kasendorf

Teilabschnitte:

- 2008: Abriss und Neubau der Friedhofsmauer
- 2009: Umverlegung des Hafengleises mit Umbau des Bahnübergangs in der Hallstadter Straße inkl. Signalisierung
- Mai bis Juli 2010: Bau Verbindungssammler (Mischwasserkanal) Hallstadter Straße – Jäckstraße
- August 2010 bis April 2011: Umbau Hallstadter Straße und Laubanger
- ab 2. Mai 2011: Lückenschluss zwischen Brücke und Hallstadter Straße (Straßenentwässerung, Rückbau der provisorischen Rampe zur Coburger Straße einschließlich Neugestaltung, Anlage einer neuen Radwegerampe auf der südlichen Seite und Errichtung einer Lichtsignalanlage auf der Brücke)

Kosten und Finanzierung:

Die Kostenschätzung für den 3. Bauabschnitt beläuft sich auf insgesamt 7,1 Mio. Euro. Die Maßnahme ist bislang noch nicht abgerechnet. Es ist jedoch absehbar, dass der Kostenrahmen eingehalten wird. Über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wird die Maßnahme mit voraussichtlich 65 % gefördert.

Verkehrsfreigabe: 26.10.2011

## II. Beschlussvorschlag

Der Bau- und Werksrat nimmt vom Bericht des Entsorgungs- und Baubetriebes Kenntnis.

## III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

<b>x</b>	<b>1.</b>	keine Kosten
	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

**Anlage/n:** ---

**Verteiler:**

- EBB
- EBB Abtl. Straßen- und Brückenbau zum Vollzug

Bamberg, . November 2011  
Entsorgungs- und Baubetrieb  
der Stadt Bamberg

Michael Ilk  
Berufsm. Stadtrat  
Techn. Werkleiter

EBB: \_\_\_\_\_  
Florian Probst