S t a d t K i t z i n g e n

AMT:	6
Sachgebiet:	63
Vorlagen.Nr.:	2019/287
Datum:	12.12.2019

Sitzungsvorlage an den

Stadtrat	12.12.2019	nicht öffentlich	zur Vorberatung
Stadtrat	12.12.2019	öffentlich	zur Entscheidung

Kitzingen, 12.12.2019 ..... Amtsleitung	Mitzeichnungen:	Kitzingen, 12.12.2019 ..... Oberbürgermeister

Bearbeiter:	Tobias Haupt	Zimmer:	3.4
E-Mail:	tobias.haupt@stadt-kitzingen.de	Telefon:	09321/20-6306

Bau der Nordtangente BA IIIb -
Anbindung an die St 2272 mit Neubau Kreisverkehr
hier: Grundsatzbeschluss

Beschlussentwurf:

1. Vom Sachvortrag wird Kenntnis genommen.

2. Mit dem Entwurf der Nordtangente BA IIIb – Anbindung an die St 2272 mit Neubau Kreisverkehr – besteht grundsätzlich Einverständnis. Die Lage der Erschließungsanlage und des Kreisverkehrs wird geringfügig nach Süden verrückt, so dass ein Grunderwerb des nördlich angrenzenden Privatgrundstückes (Flur Nr. 6840) nicht erforderlich ist.

3. Der Oberbürgermeister wird ermächtigt eine Sonderbaulastvereinbarung mit dem künftigen Bau- und Unterhaltslastträger der Nordtangente, dem Staatlichen Bauamt Würzburg, abzuschließen.

Sachvortrag:

1. **Ausgangslage**

   Der Bauabschnitt BA IIIb der Nordtangente ist Bestandteil des Bebauungsplan Nr. 84 Großlangheimer Straße Nord. Dieser erlangte mit Bekanntmachung vom 28.02.2005 Rechtskraft.

   Mit Grundsatzbeschluss vom 06.12.2007 besteht Einverständnis mit der vorgelegten Entwurfsplanung, die zu diesem Zeitpunkt noch eine höhengleiche Kreuzung mit der Eisenbahnstrecke 5231 Kitzingen / Etwashausen – Schweinfurt beinhaltet. Zudem wurde die Zustimmung zu den vorbereitenden Dammschüttungen, mit Überschussboden aus der Baumaßnahme Nordtangente BA I, erteilt. Die Durchführung der Gesamtmaßnahme BA IIIb wurde auf die Jahre 2012 bis 2013 festgelegt.

   Vor der Kleinen Gartenschau im Mai 2011 musste der bestehende westliche Anschluss (Abfahrtsrampe) an die St 2271 aufgeweitet und mit einer Lichtsignalanlage versehen werden. Die gemäß Bebauungsplan festgesetzte Lärmschutzwand entlang der Wohnbebauung Lochweg 2 – 8 wurde zudem erstellt. Die Arbeiten wurden fristgerecht fertiggestellt.

   Aus fördertechnischen Vorgaben musste der Abschnitt BA IIIb in zwei Teile aufgeteilt werden. Der 1. Teil beinhaltet die höhenfreie Kreuzung der Nordtangente mit der Staatsstraße 2271. Dieser wurde durch die Stadt Kitzingen, unter Aufnahme im Förderprogramm „Staatsstraßenumfahrungen in gemeindlicher Sonderbaulast“, von September 2012 bis Mai 2014 baulich realisiert.
   Der 2. Teil beinhaltet die Weiterführung der Nordtangente mit Anschluss an die Staatsstraße 2272 (Großlangheimer Straße). Aufgrund der Ungewissheit mit der Aufrechterhaltung der Bahnstrecke (Kitzingen/Etwashausen – Schweinfurt) und der damit verbundenen Kreuzung Nordtangente, mittels aufwendigen ebenerdigen Bahnübergang, wurde die weiteren Planungsschritte vorerst auf Eis gelegt. Für den ebenerdigen Bahnübergang wurde trotzdem vorsorglich ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz bei der Regierung von Unterfranken eingereicht. Die Bearbeitung des Antrages wurde ausgesetzt, da mittlerweile die Stilllegung und Freistellung der Bahnstrecke von bahnbetrieblichen Zwecken in Erwägung gezogen wurde.

   Im Zuge des Bebauungsplans Nr. 106 „conneKT Technologiepark Kitzingen“ hat der Stadtrat der Stadt Kitzingen am 10.04.2014 den Bau eines Kreisverkehrs beschlossen. Der Kreisverkehr verbindet die geplante Nordtangente mit der weiterführenden Staatsstraße 2272. Zudem soll über den Kreisverkehr die nördliche Zufahrt zum Technologiepark conneKT angebunden werden. Auch die Zufahrt zum gegenüberliegenden Bebauungsplangebiet Nr. 104 „Sondergebiet Freizeit und Reitsport mit angegliedertem Wohnen und Tagungshotel“ wird hierdurch ermöglicht. Kostenbeteiligungen der jeweiligen Vorhabensträger liegen der Stadt Kitzingen vor.

   Nachdem die Bahnstrecke 5231 Kitzingen/Etwashausen – Schweinfurt von bahnbetrieblichen Zwecken freigestellt bzw. deren Rechtskraft gerichtlich festgestellt wurde, konnte mit der Umplanung des restlichen Anschlussstückes der Nordtangente begonnen werden. Hierzu wurde das Ingenieurbüro Mayr GbR aus 86551 Aichach, mit Stadtratsbeschluss vom 19.07.2018, beauftragt. Vorgabe ist die Optimierung der ursprünglich geplanten Trasse unter technischen und wirtschaftlichen Grundsätzen.

   Im Folgenden werden die Ergebnisse der aktuellen Entwurfsplanung vorgestellt und kurz erläutert.

2. Trassierung / Lageplan

Die ursprüngliche Trassierung (mit Stand 2010) kann der Anlage 2 entnommen werden. Durch die Kreuzung mit der Bahntrasse war bisher eine s-förmige Linienführung, die die maximalen Bahnübergangslängen der entsprechenden Vorschriften berücksichtigt, erforderlich. Diese Trassenführung entspricht dem Bebauungsplan Großlangheimer Straße Nord aus dem Jahre 2005.

Durch den Wegfall der Eisenbahnstrecke ist nun eine fahrdynamisch verbesserte Linienführung, die vor allem auch die Verkehrssicherheit erhöht, möglich. Der geänderte bzw. optimierte Trassenverlauf ist dem beiliegenden Lageplan Anlage 3 zu entnehmen. Die Trasse wurde in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg, als Vertreter des zukünftigen Straßenbaulastträger Freistaat Bayern, geplant. Im Weiteren wird auf die wesentlichen Merkmale sowie Optimierungen eingegangen.

a) Grundsätzliche Trassierungselemente

Die Ursprüngliche Planung sah einen Ausbau mit innerstädtischem Charakter nach der RAST (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) mit eingefassten Fahrbahnrändern (Bordsteine und Rinnenpflaster mit Straßeneinläufen) vor. Nachdem die jetzige Ausbaustrecke größtenteils außerhalb der Ortsdurchfahrt liegt (Hinweis: Ortsschild steht ca. auf Höhe Zufahrt Gewerbegebiet Großlangheimer Str. Nord), ist ein Ausbau der Verkehrsanlage ohne Randeinfassungen möglich. Daher wurde in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt eine **Trassierung nach RAL** (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) gewählt. Entsprechend wurden die gem. RAL vorgegebenen Trassierungselemente in der Linienführung und Höhenabwicklung berücksichtigt.

b) Anschluss Gewerbegebiet Großlangheimer Straße Nord

Lagemäßig ist die Trasse der Nordtangente in diesem Bereich geringfügig nach Süden gerückt. Der Anschluss bleibt jedoch im Wesentlichen wie ursprünglich geplant. Aufgrund der nach RAL erforderlichen Höhenausrundung ist eine etwas längere Angleichung in das Gewerbegebiet (Straße Am Giltholz) erforderlich.

Die ursprüngliche Planung sah vor, dass im Bereich der Kreuzung Nordtangente / Gewerbegebiet der nördlich ankommende Geh- und Radweg die Nordtangente kreuzt und südlich weitergeführt wird. Aufgrund der Entwicklung in den beiden ehemaligen Kasernen Richthofen Circle und Corlette Circle ist es jedoch sinnvoll, den nördlichen Gehweg auch auf der Seite Nord bis zum Richtofen Circle weiter zu ziehen. Eine spätere Verlängerung bis zum Corlette Circle ist problemlos (auf der ehemaligen Gleistrasse) möglich. Diese Änderung ist durch den Wegfall der Bahntrasse ermöglicht. Zudem kann nun die ursprünglich für den Kreuzungsbereich erforderliche **Lichtsignalanlage entfallen**.

c) Neubau Kreisverkehr mit Anschlüsse ehemalige Kasernen

Ursprünglich war vorgesehen die Nordtangente im Bereich der Zufahrten zu den ehemaligen Kasernen an die St 2272 anzubinden. Die Zufahrten bzw. der Kreuzungsbereich selbst war mit geringfügigen Angleichungen geplant. Im Zuge des Bebauungsplans Nr. 106 „conneKT Technologiepark Kitzingen“ wurde aus verkehrstechnischen Gründen ein Kreisverkehr beschlossen. Eine sichere Verkehrsabwicklung ist hierdurch möglich, ohne dass eine weitere Lichtsignalanlage errichtet werden muss.

Der Kreisverkehr wurde in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg mit einem Durchmesser von 45 m geplant. Die Befahrbarkeit wurde mittels Schleppkurven für Gigaliner und Lastzüge, wie gefordert, nachgewiesen.

Im derzeit aktuellen Bebauungsplan Nr. 106 ist der Kreisverkehr etwas weiter von der vorhandenen Trasse (St 2272) Richtung Süden abgerückt. Dies resultiert aus der zum damaligen Aufstellungszeitpunkt noch vorhandenen Bahntrasse. Eine Mindestaufstelllänge zwischen Kreisverkehr und Bahnübergang war entsprechend zu beachten. Auch der westliche abgerückte Anschluss (Nordtangente) war bedingt durch die Bahntrasse bzw. dem ursprünglich einzuplanenden ebenerdigen Bahnübergang. Durch den Wegfall der Bahntrasse ist nun eine Optimierung der Lage des Kreisverkehrs und der anbindenden Straßen möglich. Die neue Trasse der Nordtangente kommt in etwa auf der alten St 2272 zum Liegen. Ein Eingriff in die südlich der Trasse liegenden landwirtschaftlichen Flächen kann somit minimiert werden.

d) Bushaltestellen

Westlich des Kreisverkehrs sind in beide Fahrtrichtungen jeweils eine Bushaltestelle vorgesehen. Nach Möglichkeit soll auf separate Busbuchten verzichtet werden. Die genaue Lage muss jedoch noch mit den Verkehrsbehörden und späteren Baulastträger abgestimmt werden. Um für die einsteigenden bzw. wartenden Personen einen Schutz vor Witterung zu gewährleisten, werden entsprechende Wartehäuschen mit vorgesehen.

e) Anpassung bestehende Wirtschaftswege / Radwege

Das bestehende Wirtschaftswegenetz, welches auch teilweise als Radweg Kitzingen – Großlangheim dient, wird im erforderlichen Umfang verlegt und an den Bestand wieder angeschlossen.

f) Rückbau Kreuzung St 2271 / St 2272 / Richthofenstraße

Die bestehende Einmündung St 2272 wird von der Kreuzung aus kommend bis auf eine Breite von ca. 6 m zurückgebaut und erhält am Ende einen Wendehammer. Hierdurch ist eine Erschließung der Flur-Nr. 7436 (Dreieckfläche zwischen St 2271 / Nordtangente / St 2272) möglich. Auch wird hierdurch die vorhandene nördliche Feuerwehrzufahrt der Fa. Frankenguss gewährleistet. Die vorhandene Signalisierung der Kreuzung wird im Zuge der Maßnahme erneuert damit die Leistungsfähigkeit auf der St 2271 (in diesem Bereich) wiederhergestellt wird. Weitere Umbaumaßnahmen der Kreuzung, die eine separate Baumaßnahme bedingen, werden noch mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg abgestimmt.

Ab dem geplanten Regenrückhaltebecken auf Höhe der Zufahrt Gewerbegebiet Großlangheimer Str. Nord wird die alte Staatsstraße komplett ausgebaut.

Auf Höhe des Regenrückhaltebeckens wird der östlich ankommende Wirtschaftsweg / Rad- und Gehweg auf die verschmälerte alte St 2272 angebunden (Richtung Kreuzung Richthofenstraße). In Teilbereichen kann somit der vorhandene Geh- und Radweg rückgebaut bzw. entsiegelt werden.

g) Baustraße

Die Abwicklung der Baumaßnahme muss weitgehend unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der St 2272 sowie den Anschlüssen der ehemaligen Kasernen erfolgen. Um dies gewährleisten zu können ist eine temporäre Baustraße, die nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zurückgebaut wird, erforderlich.

Die Baustraße wurde in der Anlage 3 mit blau eingezeichnet.

3. Regelquerschnitt / Entwässerung

Der bisherige Regelquerschnitt der Nordtangente wurde nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen geplant und hat eine Gesamtbreite zwischen den Bordsteinen von 7,50 m, seitliche Bankette jeweils 1,0 m. Im Bereich von Abbiegespuren liegt die Gesamtbreite zwischen den Borden bei 10,50 m.

Die jetzige Planung nach der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, unter Beachtung der prognostizierten Verkehrsbelastungen, macht eine Gesamtbreite von 8,00 m mit seitlichen Banketten von jeweils 1,50 m erforderlich. Dafür sind keine Randeinfassungen (Borde und Rinnen) sowie umfangreiche Entwässerungseinrichtungen (Straßeneinläufe, Anschlussleitungen sowie Sammelleitungen) erforderlich. Die Entwässerung der Verkehrsflächen erfolgt über parallellaufende Mulden mit einer Breite von 2,0 m. Auch der parallel der Nordtangente geplante Geh- und Radweg wird mit freien Rändern (ohne Einfassungen) hergestellt.

Aktueller Regelquerschnitt siehe Anlage 4.

Anfallendes Oberflächenwasser wird über ein Regenrückhaltebecken mit Absetzanlage der Vorflut zugeleitet. Das ursprüngliche Regenrückhalte- und Klärbecken wurde lagemäßig etwas nach Osten verschoben, so dass die Fläche Flur-Nr. 7436 besser genutzt werden kann. Das neue Becken muss nach den aktuellen technischen Anforderungen geplant werden und ist daher etwas größer dimensioniert als die bereits bestehenden Becken in den alten Abschnitten.

Im Anschlussbereich an die bereits erstellte Nordtangente (Beginn der Baustrecke bei Bau-km 2+162) ist auf eine Länge von ca. 90 m am rechten Fahrbahnrand eine Randeinfassung mit Entwässerungseinrichtungen erforderlich. Die restlichen Bereiche können frei über die Fahrbahnränder entwässert werden.

4. Sonderbaulastvereinbarung

Die Stadt Kitzingen wird den letzten Abschnitt der Nordtangente, und damit auch die Vollendung des Tangentenbaus, wie auch die vorhergehenden Abschnitte in Sonderbaulast erstellten. Hierzu ist wiederum eine Sonderbaulast mit dem künftigen Straßenbaulastträger dem Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Würzburg, abzuschließen. Die erforderliche Vereinbarung wird noch durch das Staatliche Bauamt aufgestellt. In dieser Vereinbarung wird die Durchführung der Baumaßnahme geregelt.

5. Weitere Abstimmungen

Nach grundsätzlichem Beschluss zur vorgestellten neuen Trassierung müssen noch folgende Punkte weiter abgestimmt und in der Planung berücksichtigt werden.

a) Erwerb der noch erforderlichen Grundstücksflächen (-Teile)

b) Auditierung der Entwurfsunterlagen durch ein zertifiziertes Büro (Angebotseinholung erfolgt noch)

c) Planung der Lichtsignalanlage Kreuzung St 2271 / St 2272 / Richthofenstraße (Auftragserweiterung)

d) Landschaftspflegerische Begleitplanung

e) Ergänzung des vorliegenden Bodengutachtens; Auftrag ist vergeben, Ausführung vor Ort noch in 2019, Vorlage Gutachten bis Mitte Februar 2020

f) Abstimmung wasserrechtliche Genehmigung

g) Abstimmung Lage und Ausbildung der Bushaltestellen

h) Änderung der Bebauungspläne

i) Abschluss der Sonderbaulastvereinbarung

6. Vorläufige Kostenzusammenstellung

Die genauen Kosten können erst nach abschließender Bearbeitung der unter Ziffer 5. aufgelisteten Punkte erfolgen. Für folgende Bereiche wurden bereits detaillierte Kosten berechnet:

- Straßen-/Verkehrswegebau
- Ingenieurbau (Regenrückhaltebecken)
- Landschaftsbau
- Baustraße

Für die Ausstattung, Lichtsignalanlage, Vermessung und Ausgleichsmaßnahmen liegen momentan grobe Kostenschätzungen vor. Die Baunebenkosten wurden auf die Gesamtbaukosten mit 16% veranschlagt.

Nach derzeitigem Stand belaufen sich die Gesamtkosten der Baumaßnahme (ohne Grunderwerb) auf rd. 3,50 Mio. €.

7. Finanzierung

Im Haushalt der Stadt Kitzingen sind derzeit bereits nachfolgende Mittel, für die Realisierung der Nordtangente mit Kreisverkehr, eingestellt:

• HHSt. 1.6309.9503 (Anbindung NT an St 2272)	2,720 Mio. €
• HHSt. 1.6309.9583 (Baunebenkosten NT)	0,235 Mio. €
• HHSt. 1.6310.9501 (Kosten Kreisverkehr)	0,760 Mio. €
Eingestellte Gesamtmittel	**3,715 Mio. €**

Die gem. Ziffer 6. ermittelten Gesamtkosten (ohne Grunderwerb) belaufen sich momentan auf brutto rd. 3,5 Mio. €. Die derzeit im Haushaltsplan veranschlagten Mittel sind ausreichend, die Finanzierung somit gesichert.

Nach Fertigstellung der Entwurfsunterlagen wird die Stadt Kitzingen einen entsprechenden Förderantrag, über das Staatliche Bauamt Würzburg, an die Regierung von Unterfranken stellen. Genauere Auskünfte zur Förderhöhe können erst nach Vorlage des Bewilligungsbescheides erfolgen. Eine größtmögliche Förderung wird beantragt.

Im Zuge der Baumaßname „Umbau der bestehenden höhengleichen Kreuzung Nordtangente / St 2271 zu einer höhenfreien Kreuzung“ wurden bereits die erforderlichen Bauleistungen für den Weiterbau der Nordtangente ausgeführt. Hier handelt es sich um die 3. Fahrspur auf der Nordtangente und am westlichen Abfahrtsohr sowie die Erstellung des Brückenbauwerks in Endbreite (mit 3 Fahrspuren). Für diese Vorsorgemaßnahmen wurde in 2011 bereits ein separater Förderantrag gestellt. Gemäß Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 09.03.2012 ist die Aufnahme als Vorsorgemaßnahme in das Art. 2 BayGVFG-Programm bestätigt. Die angefallenen Kosten werden über den nun zu stellenden Förderantrag berücksichtigt.

8. Weitere Vorgehensweise

Nach Zustimmung des Stadtrates der Stadt Kitzingen zur vorgestellten Entwurfsplanung können die weiteren Planungsleistungen und Abstimmungen (siehe auch Ziffer 5.) ausgeführt werden, Zielsetzung ist:

a) Einreichung Förderantrag II. / III. Quartal 2020

b) Ausschreibung der Hauptbauleistungen Herbst 2020

c) Vergabe der Bauleistungen Januar / Februar 2021

d) Beginn der Bauarbeiten vor Ort ab April 2021

e) Geschätzte Bauzeit beträgt 20 Monate

Anlagen:

Anlage 1 - Übersichtskarte Nordtangente M 1-10.000
Anlage 2 - Lageplan Stand 2010
Anlage 3 - aktueller Lageplan Stand 12.2019
Anlage 4 - Regelprofil nach RAL