

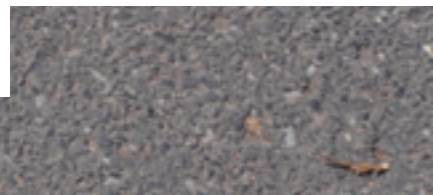


STADT
WÜRZBURG

*Fachbereich Tiefbau
und Verkehrswesen*

WEGweiser 23.2

**Managementbericht
aus dem Tiefbau und Verkehrswesen**



VORWORT DER REFERATSLEITUNG UND DER FACHBEREICHSLEITUNG

WEGweisend sind erneut die in dieser Ausgabe 23.2 vorgestellten Planungs- und Bautätigkeiten des Fachbereiches Tiefbau und Verkehrswesens. Die in den zurückliegenden Broschüren vorgestellten Fachabteilungen erfahren ihre Vollständigkeit durch die unterstützenden Tätigkeiten der Stabsstelle Bauservice, welche auf den folgenden Seiten zu lesen sind.

Ein Bericht zur Einhaltung der Aspekte der Barrierefreiheit bei Neu- und Umgestaltungsprojekten zeigt, dass der Einbau von Leitsystemen zu und an Überwegen und der barrierefreie Umbau von Haltestellen eine Priorisierung erfährt.

Eine vorzeitige Verkehrsfreigabe konnte dank des effizienten Bauhofeinsatzes am Mainkai erzielt werden. Entstanden sind eine dringend notwendige Gehwegverbreiterung am Mainufer und eine ertüchtigte Fahrbahndecke. Die Maßnahme steht stellvertretend für den täglichen kompetenten Einsatz unserer Bauhofmitarbeiter.

ZIELführend muss es weiterhin sein, kontinuierlich in ein intaktes Straßennetz zu investieren.



Ihr **Benjamin Schneider**
Berufsm. Stadtrat und Stadtbaurat

In Zeiten knapper Haushaltsmittel ist der Erhalt vorhandener Infrastruktur wichtiger denn je. Grundlage muss dabei eine objektive Priorisierung der Einzelmaßnahmen im Straßen- und Brückenbau sein. Unter Einsatz von KI und den zwischenzeitlich gewonnenen Verkehrsdaten wurde ein neues Instrument entwickelt, um die Straßenerhaltung zu planen und Handlungsempfehlungen abzuleiten. Kontinuierliche Kontrollen durch unseren Vermessungsaußendienst tragen sowohl im Rahmen dessen sowie für weitere gesamtstädtische Aufgabeneinstellungen zur Vervollständigung der Datenerhebungen bei.

Auch beim Materialeinsatz testen wir Neuerungen, wie z. B. an der Radachse 9 in der Kleingartenanlage am Heuchelhof.

Die Verbesserungen für den Radverkehr im Rahmen der Baustelle Schweinfurter / Raiffeisenstraße werden voraussichtlich mit Jahresende zum Abschluss gebracht. Sobald es die Witterung zulässt beginnt das neue Baujahr mit der Erneuerung der Brücke Rottendorfer Straße als Großbaustelle.



Ihre **Annette Messerer**
Fachbereichsleiterin Tiefbau und Verkehrswesen

VORAB

„DIE DIENSTLEISTER“ – STABSSTELLE BAUSERVICE

Der Bauservice im Fachbereich Tiefbau und Verkehrswesen, welcher als Stabsstelle unmittelbar der Fachbereichsleitung zugeordnet ist, fungiert bereichsintern in verschiedenen Gebieten als Dienstleister für die weiteren Fachabteilungen und übernimmt hier als „Verwaltungsinsel“ im überwiegend technisch geprägten Arbeitsfeld auch allgemeine Verwaltungstätigkeiten. Insoweit sind im Bauservice verschiedenste Aufgaben verortet.

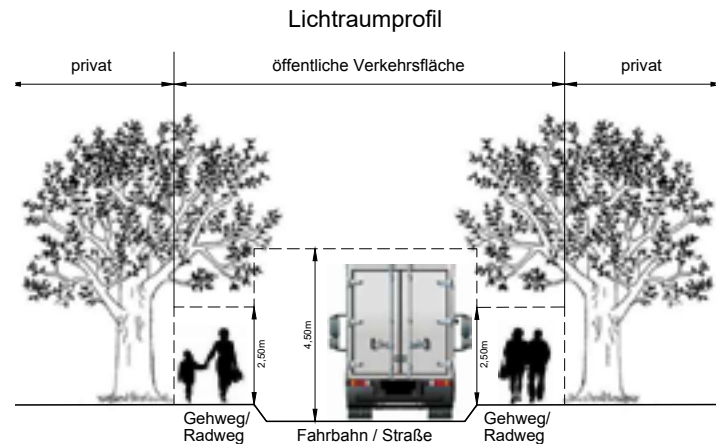
Zum einen erfolgt hier der umfassende Vollzug des Straßen- und Wegerechtes. Dies umfasst neben dem Themenbereich Sondernutzung an öffentlichen Straßen und Wegen (z.B. Ladeinfrastruktur Elektrofahrzeuge, private Leitungsverlegungen, Baugrubenrückverankerungen, etc.) auch das Führen und die Überprüfung des Bestandsverzeichnisses der gemeindlichen Straßen (in Summe aller Straßenklassen sind dies im Stadtgebiet Würzburg derzeit etwa rund 700 km, vom öffentlichen Feld- und Waldweg bis hin zur Ortsstraße), das Führen der Straßenverzeichnisse für überörtliche Straßen, welche in der Baulast der Stadt Würzburg stehen (Kreisstraßen sowie Teilbereiche der Staats- und Bundesstraßen) und daraus folgend die Durchführung von entsprechenden wegerechtlichen Widmungs-, Umstufungs- und Einziehungsverfahren. Daneben ist Bestandteil des wegerechtlichen Vollzugs auch die Veranlassung von Schutzmaßnahmen zur Ge-

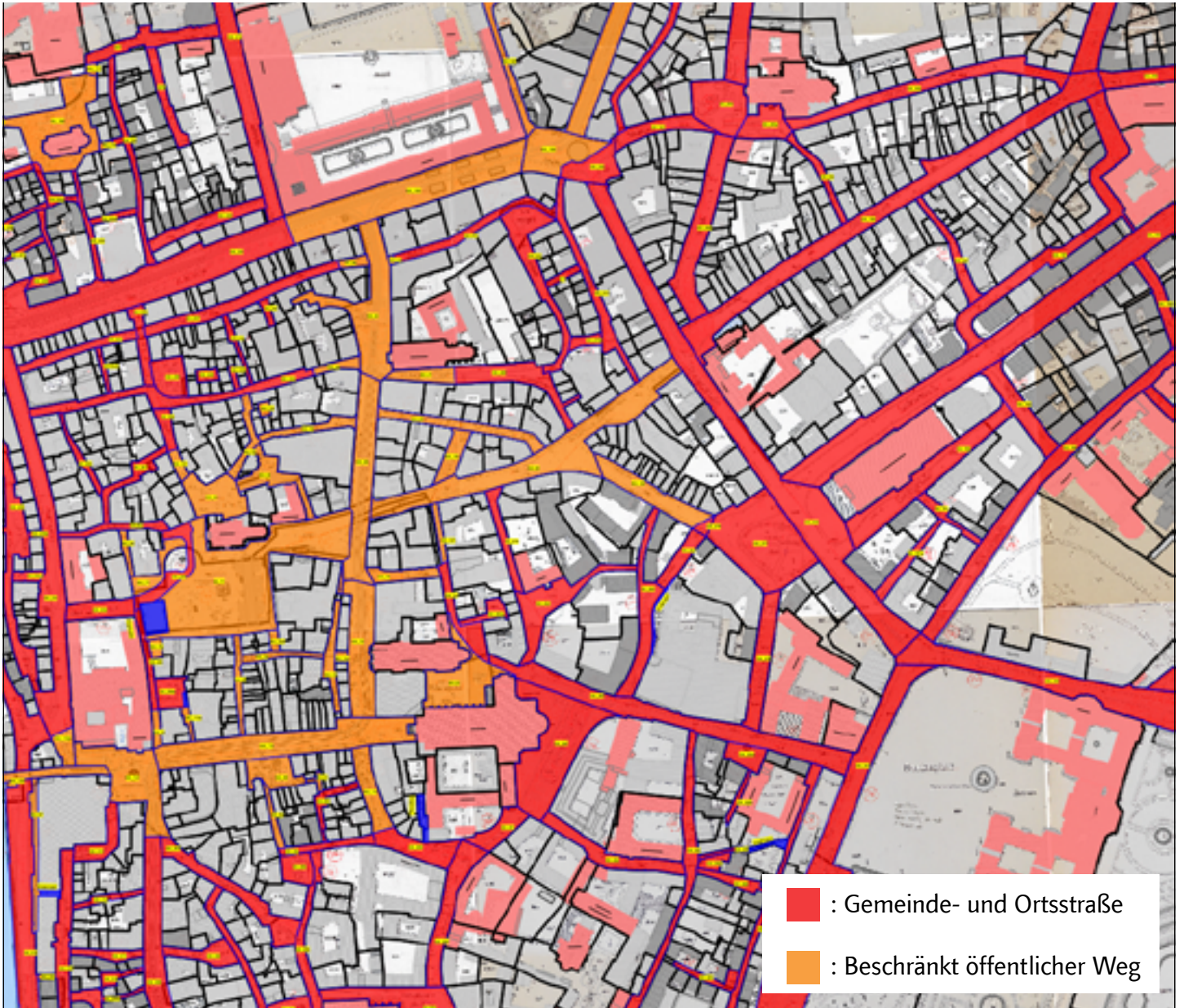
währleistung der Verkehrssicherheit im Bereich von öffentlichen Straßen und Wegen, worunter etwa auch die Freihaltung des Lichtraumprofils der öffentlichen Verkehrsfläche (etwa durch Rückschnitt von in die öffentliche Fläche hineinragenden Zweigen und Ästen) zählt.



Manuel Sauer
Stabsstellenleiter

Im weiteren Sinne zu diesem Themenbereich gehört auch die umfassende Abwicklung von Schäden an städtischen Verkehrseinrichtungen (Verkehrszeichen, Geländer, Leitplanken usw.) mit entsprechender Anmeldung von Schadenersatzansprüchen gegenüber den Schadensverursachern sowie die Geltendmachung der Kostenersatzansprüche bei entsprechenden Einsätzen der Berufsfeuerwehr sowie der Stadtreiniger im Stadtgebiet.





Auszug aus einem Widmungsplan

BAUSERVICE

Darüber hinaus ist Aufgabe des Bauservices auch der Vollzug des Haushaltsrechtes sowie die Übernahme des Buchungswesens. Neben der Koordination der Haushaltsanmeldungen und Überwachung der Mittelbewirtschaftung im laufenden Haushaltsjahr obliegt dem Bauservice insoweit auch die gesamte rechnungs- und buchungstechnische Abwicklung im Fachbereich. Der Bauservice dient hier bei den haushaltsrechtlichen Themen als Schnittstelle zwischen den einzelnen Fach-

abteilungen im Fachbereich Tiefbau und Verkehrswesen und der Kämmerei.

Des Weiteren kümmert sich der Bauservice abteilungsübergreifend um die Personalorganisation und -koordination mit allen damit zusammenhängenden Angelegenheiten im Personalwesen. Auch hier kommt dem Bauservice eine wesentliche Schnittstellenfunktion zum Fachbereich Personal zu.



Beispiel Sondernutzung – E-Ladestation



BARRIEREFREIHEIT AN STRASSENQUERUNGEN

Für Fußgänger*innen ist das Überqueren von Straßen selbstverständlich. Die Möglichkeiten und Bedürfnisse der unterschiedlichen Menschen können allerdings dabei stark voneinander abweichen. Menschen mit Behinderung haben teilweise ganz besondere Bedürfnisse und Anforderungen an einen Straßenraum und an eine Querungsstelle. Körperliche Einschränkungen können die Erfassung der Verkehrssituation, das Überwinden von Bordsteinen oder das Erkennen von Gefahren erschweren. Aber auch bei gesunden Menschen gibt es Gründe, weshalb das Passieren einer Straße zur Herausforderung werden kann. So können ältere Menschen eine Straße möglicherweise nur langsam überqueren und hohe Bordsteine können für Eltern mit Kinderwagen zur Qual werden. Die Herstellung von Barrierefreiheit an Straßenquerungen dient deshalb vorrangig, aber nicht nur, Menschen mit Behinderung. Profitieren können letztendlich alle, die zu Fuß unterwegs sind. Bei Menschen mit Behinderung gibt es in Bezug auf Straßenquerungen grundsätzlich zwei wesentliche Unterschiede zu beachten.

1. Sehbehinderte und blinde Menschen brauchen als Hilfe taktile Elemente zum ertasten und akustische Signale zum Hören.

Hilfsmittel sind sog. Blindenleitplatten, welche mit dem Langstock ertastbar sind. Die Art der Platte (Rillenplatten, Noppenplatte) und die Anordnung geben dem sehbehinderten Menschen mehrere Hinweise gleichzeitig. Tastbare Bordsteine vermitteln die Tren-

nung zwischen Gehweg und Straße und leiten sehbehinderte Menschen. Akustische Signalgeber, also kleine Lautsprecher an Ampelanlagen, übermitteln die Information zu Rot- und Grünphase und können beim Orientieren und Auffinden der Ampelmasten helfen.

2. Gehbehinderte Menschen benötigen möglichst geringe Schwellen und Neigungen.

Abgesenkte Bordsteine, möglichst ohne jeglichen Höhenunterschied (Nullabsenkung), machen es Menschen mit Rollstuhl, Gehhilfen, Kinderwagen o.ä. einfach von einem Gehweg zum nächsten zu kommen. Diese Grundanforderungen stehen teilweise miteinander in Konflikt. Insbesondere die Ansprüche an die Höhe der Bordsteinkante unterscheiden sich elemen-



BARRIEREFREIHEIT

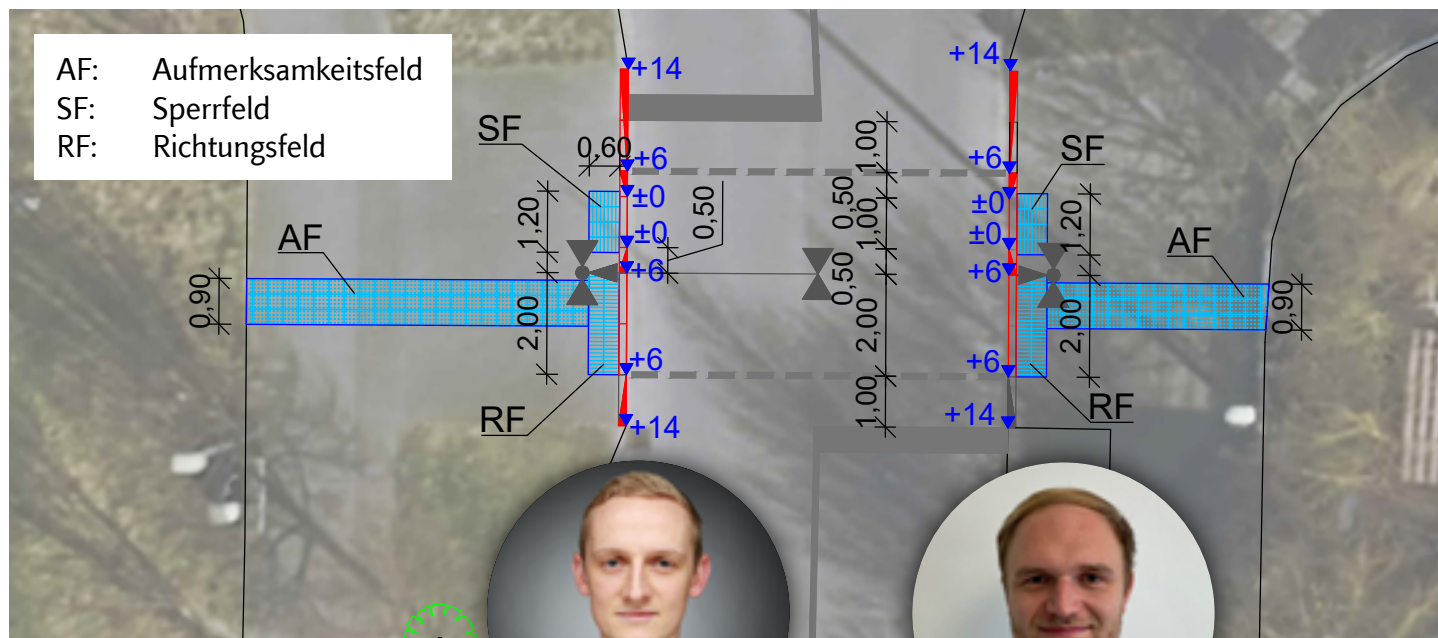
tar. Während sehbehinderte Menschen auf die tastbare Kante angewiesen sind, damit die Fahrbahn oder Querungsstelle erkannt werden kann, sind Bordsteine für gehbehinderte Menschen das Hindernis schlechthin. Eine barrierefreie Querungsstelle, welche die Bedürfnisse beider Personengruppen gleichermaßen abdecken kann, ist die sog. Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen. Sie kann grundsätzlich an verschiedenen Querungsarten verwendet werden.

Querungsarten

Gesicherte Querung: z.B. Ampel, Zebrastreifen

Ungesicherte Querung: z.B. Mittelinsel, vorgezogene Seitenräume, übliche Straßeneinmündung

Grundlegend ist die Querungsstelle mit differenzierten Bordhöhen in zwei Bereiche aufgeteilt und folgendermaßen aufgebaut. Der Bereich für sehbehinderte Menschen ist mit entsprechenden Blindenleitplatten ausgestattet. Je nach Art der Überquerung kommen *Aufmerksamkeitsfelder* bzw. *Auffindestreifen* zum Einsatz. Der Bordstein hat, damit er mit dem Langstock ausreichend gut ertastet werden kann, eine Höhe von mind. 6 cm. Der Bereich für gehbehinderte Menschen ist gekennzeichnet durch einen sog. Nullabsenker (Bordsteinhöhe = 0 cm), also einen vollständig abgesenkten Bordstein ohne Schwelle. Damit sehbehinderte Menschen diese Stellen dennoch als Trennung zwischen Gehweg und Fahrbahn wahrnehmen können,



Regelplan differenzierte Bordhöhen



Niklas Benz
Fachabteilungsleiter
Verkehrsmanagement



Marc Suhr
Fußverkehrsbeauftragter



ist vor dem abgesenkten Bordstein ein sog. *Sperrfeld* angeordnet (siehe Regelplan).

Diese barrierefrei ausgestattete Querungsstellen sind Stand der Technik und deutschlandweit vereinheitlicht. Die Stadt Würzburg wird künftig standardmäßig Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen umsetzen. Hergestellt wurden in jüngster Vergangenheit dementsprechende Straßenquerungen z.B. an der Kreuzung Friedrich-Bergius-Ring / Im Kreuz in unmittelbarer Nähe zu einem Standort der Mainfränkischen Werkstätten oder in der Siligmüllerstraße und im Bereich der Siligmüllerbrücke.

Wenn es die Umstände erfordern, wie z.B. geringe Flächenverfügbarkeit, kann es sein, dass Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen nicht umgesetzt werden können. Die unterschiedlichen Bereiche brauchen Platz, der nicht überall zur Verfügung steht. Für diese und andere Fälle gibt es einen Kompromiss, eine Querungsstelle mit einheitlicher Bordsteinhöhe.

Ausschlaggebend ist hier die Höhe der Bordsteine. Damit dieser einerseits noch mit dem Langstock ertastbar ist und andererseits mit Gehilfen überwunden werden kann, wird eine einheitliche Bordsteinhöhe von 3 cm hergestellt. Darüber hinaus werden für sehbehinderte Menschen Blindenleitplatten verwendet. Diese Kompromisslösung wurde in Vergangenheit häufig verwendet und soll künftig nur noch dann zum Einsatz kommen, wenn die differenzierten Bordhöhen aus technischen Gründen nicht eingesetzt werden können oder andere Gründe dagegen sprechen.

Noppenplatte

Die ertastbaren Noppen geben dem sehbehinderten Menschen beim Überstreichen mit dem Langstock sowohl ein akustischen als auch ein haptisches Feedback. Es wird normalerweise für das sog. *Aufmerksamkeitsfeld* eingesetzt. So merkt der sehbehinderte Mensch, dass sich hier etwas ändert und weitere Leitplatten für Querungen, Hindernisse oder Bushaltestellen folgen.



Rillenplatte

Die Rillenplatte kennzeichnet in der Regel die Laufrichtung. Die Ausrichtung der Rillen im sog. *Richtungsfeld* (siehe Regelplan) gibt die Linie vor, in welche gelaufen werden muss. Mit dem Langstock kann so die folgende Richtung ertastet werden, bevor der sehbehinderte Mensch auf die Fahrbahn tritt. Die Rillen können allerdings auch für das sog. *Sperrfeld* eingesetzt werden. Senkrecht zur Laufrichtung bedeuten die Rillen nun „Vorsicht, hier geht es nicht weiter.“ An Bushaltestellen kennzeichnen sie das Einstiegsfeld zur ersten Tür des Busses.

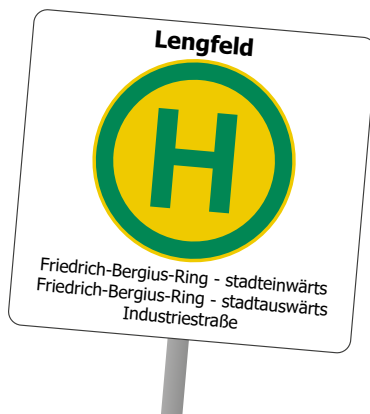


BAUPROGRAMM BARRIEREFREIE BUSHALTESTELLEN 2023

Recht auf Mobilität

Das Ziel eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs bis zum Jahre 2022 wurde deutschlandweit verfehlt. Ähnlich wie auch in den anderen Städten liegt die Stadt Würzburg bei knapp über 50 % im Bereich des Ausbaus der Bushaltestellen.

Als maßgebliche Gründe sind zum einen knappe finanzielle Mittel aber auch fehlendes Fachpersonal, um die Planungen zu forcieren genannt. In Würzburg sind noch rund 260 Bushaltestellen nicht barrierefrei. Bei der aktuellen Finanzausstattung und nur mit eigenem Personal werden wir weitere 15 - 20 Jahre brauchen.



ETAPPENWEISE

Instandsetzung der Stützmauern am Europastern

Der nächste Schritt zur Sanierung der Stützmauern am Europastern erfolgte in den vergangenen Monaten. Bei Teilbereichen einer Stützmauer in der Urlaubstraße und der angrenzenden Widerlagerwand wurde die marode Betonoberfläche mittels Hochdruckwasserstrahl abgetragen und wie auch die schadhafte Bewehrung erneuert. Außerdem wurde der Mauerkopf entfernt und ersetzt. Eine besondere Herausforderung stellte die Koordination der Verkehrsumleitung dar, denn um die vorgegebenen Sicherheitsabstände einzuhalten,

musste die Urlaubstraße im hochfrequentierten Mittelbereich komplett gesperrt werden. Die Maßnahme kann nach Einbau des neuen Geländers voraussichtlich im November 2023 fertiggestellt werden.

Zahlen und Fakten

Baukosten:	ca. 560.000 €
Bauzeit:	Mai - November 2023
Länge:	27 m Stützmauerabschnitte und 26 m Widerlagerwand
Beton:	39 m ³
Stahl:	3,71 t

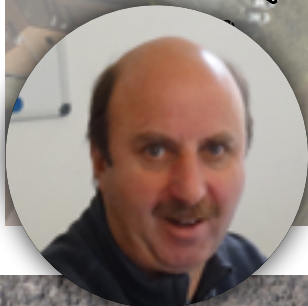
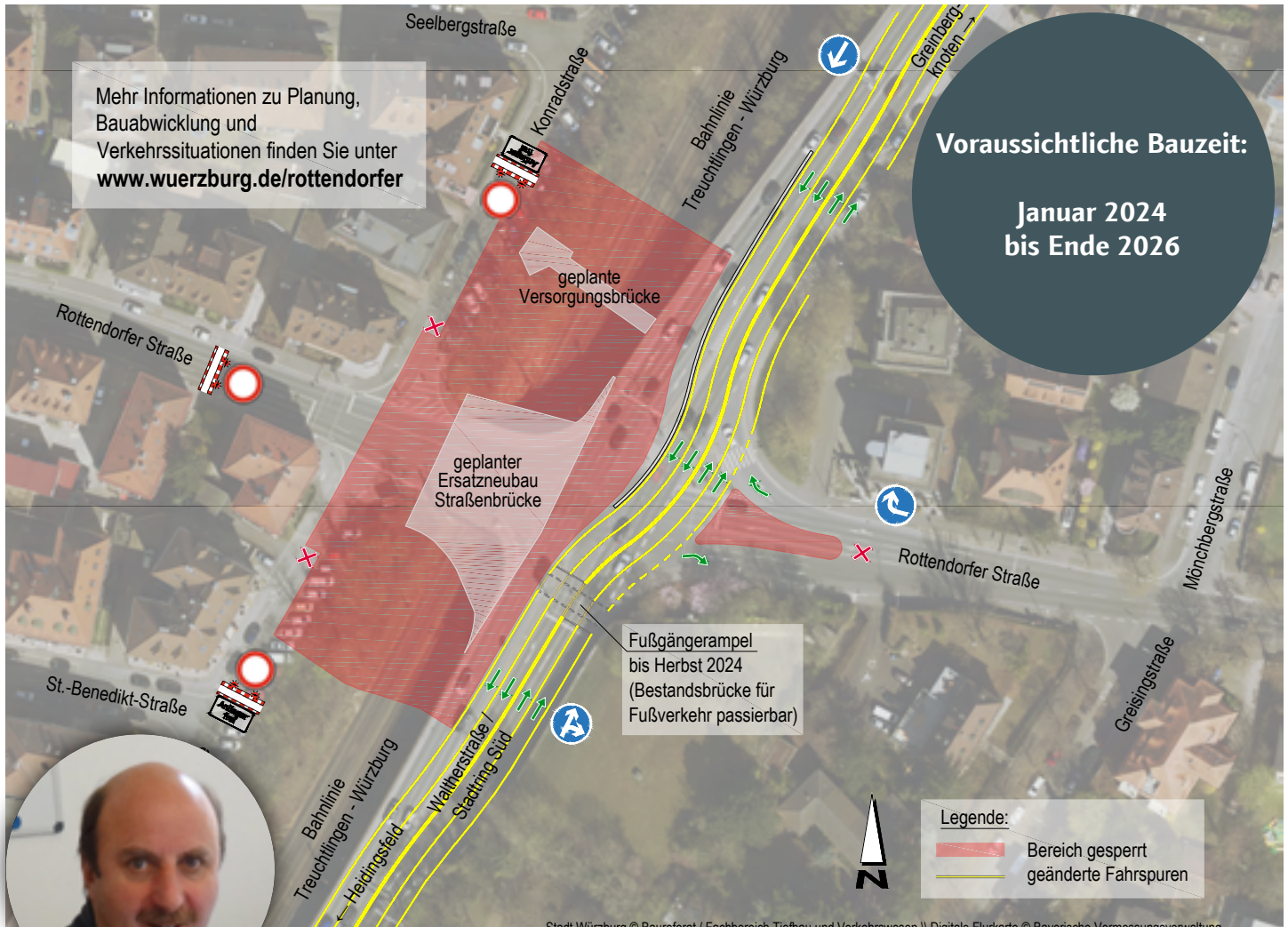


Axel Heer
Bautechniker

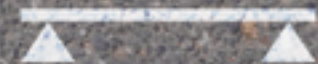
ERNEUERUNG DER BRÜCKE ROTTENDORFER STRASSE

Im Januar 2024 beginnen die Arbeiten für die Erneuerung der Brücke Rottendorfer Straße. Während der Bauzeit wird die Verkehrsführung am Stadtring, in der

Rottendorfer Straße und in der Konradstraße angepasst, siehe Planauszug. Für den Fußverkehr bleibt die bestehende Brücke bis Herbst 2024 passierbar.



Leonhard Gehrig
Bauingenieur



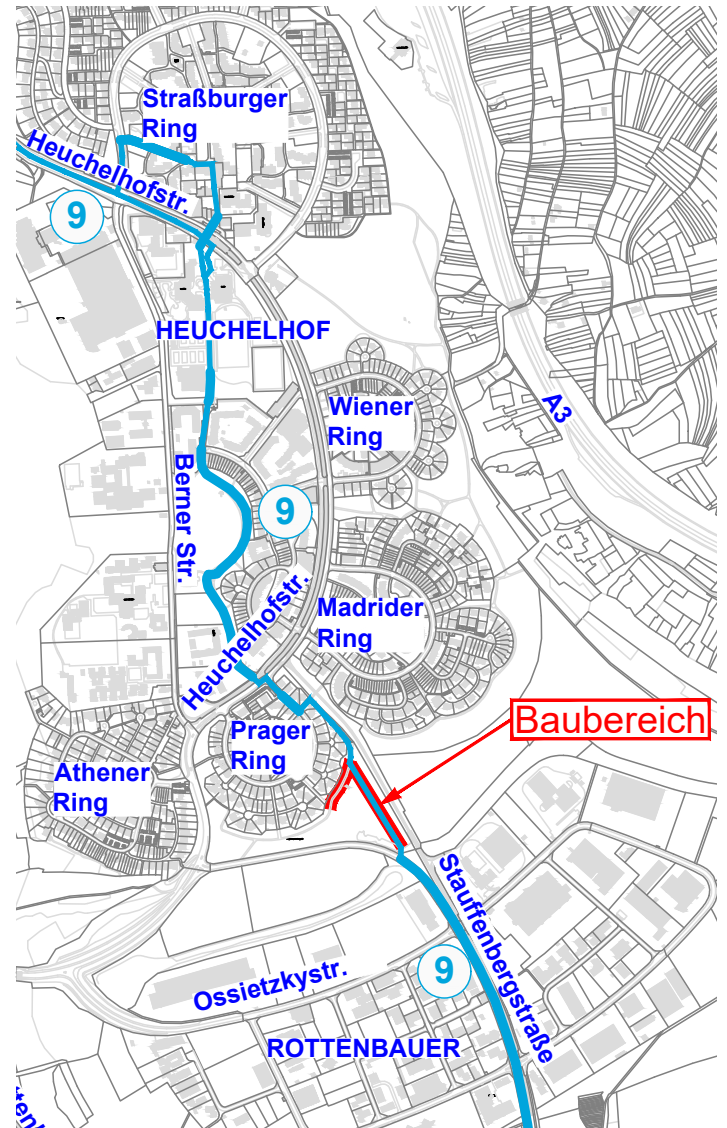
ERTÜCHTIGUNG DER RADACHSE 9 IM BEREICH DER KLEINGARTENANLAGE HEUCHELHOF (STAUFFENBERGSTRASSE)

Einsatz von Stabilizer mixed HanseGrand Klimabaustoffe

Im August 2023 wurde die Wegedecke eines Teilabschnitts der Radachse 9 im Bereich der Kleingartenanlage Heuchelhof mit einer Länge von rund 210 m in wassergebundener Bauweise ertüchtigt. Die Baukosten belaufen sich auf rund 80.000,- €. Der neue Belag besteht aus reinen Naturbaustoffen, welche sich aus dem „HanseGrand - Wegedecken“ (Rohstoffe wie Hartsteinsplitt, bindiger Spezialkies, spezieller Edelbrechsand) und dem „Stabilizer“ (organisches Bindemittel) zusammensetzen.

Das Material wurde fertig gemischt zur Baustelle geliefert. Der Einbau erfolgte mittels Fertiger. Durch seine plastische Eigenschaft ließ sich das Material gut formen und verarbeiten. Da dieser Klimabaustoff geringe Feinstanteile besitzt, erreicht es eine gute Wasserdurchlässigkeit und minimale Staubentwicklung. Des Weiteren besitzt die Wegedecke eine Wasserspeicherfunktion, was das Mikroklima fördert (Im Sommer entstehen so keine Hitzeinseln wie bei Asphalt).

Die Schwierigkeit des Materials zeigte sich jedoch nach dem Einbau, da der Belag anfangs sehr weich und somit durch unbefugtes Betreten der Baustelle leicht zu verformen ist. Die Endfestigkeit wurde erst nach dreimaligem Wetterwechsel (Sonne/Regen/Sonne usw.) und wiederholter Verdichtung in einem Zeitraum von rund vier Wochen erreicht.



RADWEGEBAU



RADACHSE 3/4

Schweinfurter Straße – Raiffeisenstraße

In der Schweinfurter Straße bestanden bisher getrennte Geh- und Radwege, jedoch nur in deutlich verminderter Breite. Insbesondere im Bereich der Bushaltestellen stadtauswärts kam es täglich zu Konflikten zwischen wartenden Personen und vorbeifahrenden Radfahrer*innen. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Hotelareals in der Schweinfurter Straße konnte dieser

Bereich planerisch gelöst werden. Es wurde erreicht, Flächen aus dem Hotelgelände herauszulösen und den hinzugewonnenen Raum dafür zu nutzen, den Gehweg und den Radweg getrennt hinter der Haltestelle vorbeizuführen.

Im anschließenden Einmündungsbereich der Raiffeisenstraße in die Schweinfurter Straße werden die



Radfahrbeziehungen zwischen der Innenstadt und den nördlich gelegenen Stadtteilen abgewickelt. Dementsprechend wurde auch dieser Bereich überplant, so dass in Zukunft für die Radfahrenden die Fahrbeziehungen in alle Richtungen möglich sein werden.

Entsprechend großzügig wurden hier die Umbauten der Radwegtrassen geplant und eine neue, lichtsignalgeregelte Querungsstelle über die Schweinfurter Straße angelegt.

Die Realisierung der Baumaßnahme in einem verkehrlich so stark belasteten Bereich wie der Schweinfurter Straße ist nur eine der Herausforderungen. Eine weitere Herausforderung zeigte sich in den Spartenplänen und wurde bei den Aushubarbeiten offensichtlich: eine sehr hohe Dichte an Leitungen und Rohren sehr nah unter dem Straßenniveau sowie das Verdohlungsbauwerk des Quellenbachs fordern regelmäßig individuelle Lösungen.

Die Fertigstellung der Baumaßnahme ist witterungsabhängig zum Jahresende 2023 geplant.



Julia Henneberger
Bauingenieurin

ERHALTUNGSMANAGEMENT

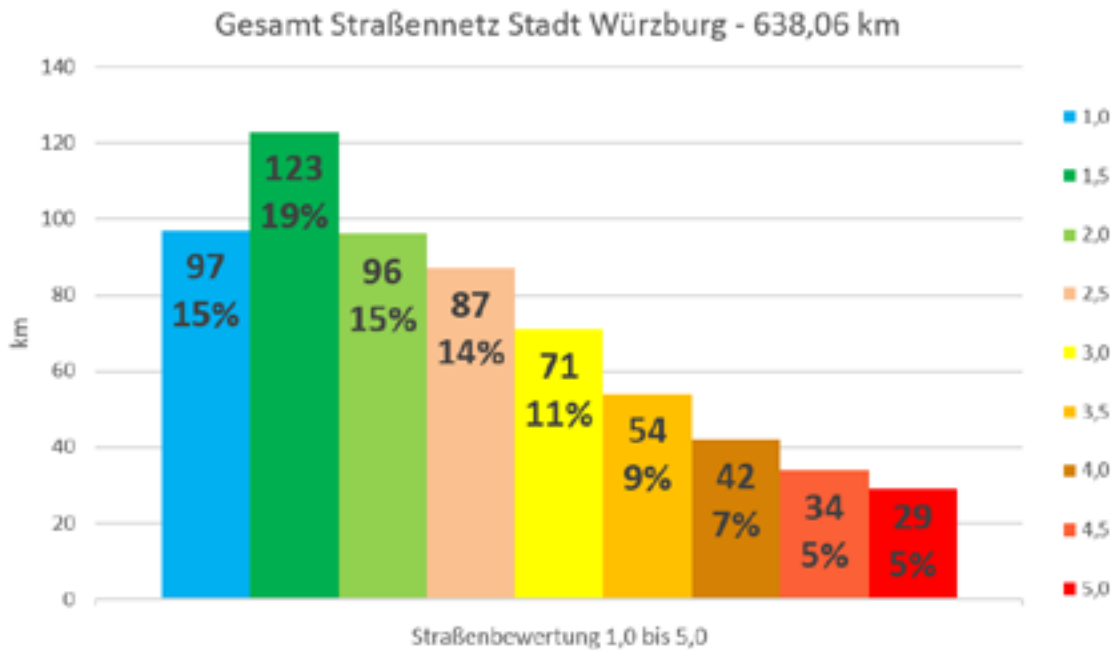
Straßen sind eines der bedeutendsten Vermögenswerte und von großem gesellschaftlichem Nutzen. Der Zustand der Straßen in Würzburg ist besorgniserregend und ein dringendes Handeln gegeben.

Durch die nunmehr seit einem Jahr laufende Zustandserfassung mit Vialytics sowie die Erfassung von Verkehrsdaten aus unserem Umweltorientierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, kurz UVM, erhalten wir objektive Erkenntnisse in hoher Vielzahl und Regelmäßigkeit. Durch die Verknüpfung von Daten miteinander haben wir ein neues Instrument geschaffen, mit Hilfe

dessen wir Priorisierungen und für die Erhaltung unserer Straßen Handlungsempfehlungen ableiten können.

Ziele der Straßenerhaltung

- Gewährleistung eines möglichst sicheren Straßenzustands (auch für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen)
- Befahrbarkeit und Leistungsfähigkeit
- Wirtschaftliche Erhaltung des Substanzwertes
- Minimierung zustandsbedingter Lärm- und Spritzwasseremissionen (Optimierung des Straßenbildes)



Bezüglich Effizienz ist die teuerste Strategie die, zu warten, bis der Abnutzungsgrad der Straße ein Handeln unvermeidlich macht.

Ulrich Klaus – Vizepräsident, ADAC



Beispiel Straße in sehr schlechtem Zustand

Schadensbewertung #

Total 5

▾ Ausbrüche

2.76

▾ Risse

5

▾ Fugen und Nähte

1

▾ Flickstellen

3.96

▾ Längsebenheit

5



Beispiel Straße in sehr gutem Zustand

Schadensbewertung #

Total 1

▾ Ausbrüche

1

▾ Risse

1

▾ Fugen und Nähte

1

▾ Flickstellen

1

▾ Längsebenheit

1

AGEMENT



Aus der Betrachtung der Ergebnisse der Zustandserfassung erschließt sich folgendes Bild des Straßennetzes in Würzburg:

- bei 10% aller Straßen besteht ein dringender Handlungsbedarf, hier müssen kurzfristig Maßnahmen ergriffen werden.
- bei weiteren 16% des Straßennetzes mit Zustandsnoten schlechter als 3,5 sind geeignete Maßnahmen zum Erhalt des vorhandenen Zustandes kurz- bis mittelfristig notwendig.

Zusammenfassend bedürfen innerhalb der nächsten Jahre ca. 160 km Würzburger Straßen und Wege einer baulichen Erhaltungs-Instandsetzungsmaßnahme.

Im Vergleich mit Kenngrößen für den Straßenunterhalt ermittelt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen und Wege und unter Berücksichtigung des Baupreis-Indexes sowie der altersbedingten Straßenstruktur in Würzburg, wurde ein Investitionsstau von über 100 Mio. € allein in den letzten 10 Jahren berechnet.

Um den stetig steigenden Verfall der Straßen in Würzburg einzudämmen sowie der Veralterung des Netzes entgegen zu wirken, ist eine Erhöhung der Haushaltsmittel sowohl für die Straßenunterhaltsmaßnahmen als auch für die Erneuerungsmaßnahmen zwingend erforderlich. In Zeiten schwieriger Haushaltslage steht dieser Bedarf im Wettbewerb mit vielen anderen Bedürfnissen einer Kommune.

Weitere Informationen können dem Artikel der Main Post vom 20.10.2023 entnommen werden. Dieser ist über den folgenden QR-Code einsehbar.



Jede Erneuerung bietet die Chance den Straßenraum den jeweils aktuellen Verkehrs- bzw. städtebaulichen Bedürfnissen anzupassen.



Violetta Neumann
Fachabteilungsleiterin
Straßenbau



GEHWEGVERBREITERUNG IM KREUZUNGSBEREICH MAINKAI UND KARMELITENSTRASSE

Die Baumaßnahme zur Verbreiterung des mainseitigen Gehweges und der Erneuerung der Fahrbahndecke im Kreuzungsbereich des Mainkais mit der Karmelitenstraße fand in den Sommerferien 2023 statt.

Schon lange bevor mit den Arbeiten begonnen wurde, wurde der Bauablauf in einzeln durchführbare Phasen geplant. Für das Verkehrsaufkommen am Mainkai war erfahrungsgemäß in der Ferienzeit eine Reduktion des Verkehrs von 11 % zu erwarten. Die Abschnitte wurden so definiert, dass zumindest ein teilweiser Verkehrsfluss möglich war. Die tatsächliche Reihenfolge der geplanten

ten Bauabschnitte war darüber hinaus von zahlreichen äußeren Faktoren bedingt. In der ersten Ferienwoche war es notwendig, dass der Verkehr aus Richtung Juliuspromenade in Richtung Löwenbrücke fahren kann und den gleichen Weg auch wieder zurück, da hier der Schienenersatzverkehr während der gleichzeitigen Vollsperrung der Löwenbrücke fahren musste. Deshalb wurde für den ersten Bauabschnitt im Zeitraum vom 31.07.2023 bis zum 15.08.2023 der Mainkai zur Einbahnstraße in Richtung Juliuspromenade und der Verkehr aus der Karmelitenstraße konnte weiterhin in

Richtung Oberer Mainkai fahren (siehe Bild: Bau-phase 1). Die tatsächliche Baufläche wurde hier auf die Hälfte der Fahrbahn verengt, um weiterhin eine Fahrspur aufrecht zu erhalten. Der Verkehrsfluss wurde hier noch am wenigsten eingeschränkt. Der zweite und dritte Bauabschnitt stellte eine größere Herausforderung dar, da in beiden Fällen ein Teil des Mainkais voll gesperrt werden musste.



Auch die Maßnahme beim Grafeneckart, welche planmäßig am 04.09.2023 beginnen sollte, nahm Einfluss. Seitdem ist die Durchfahrt von der Karmelitenstraße in die Augustinerstraße gesperrt. Die Vollsperrung des Mainkais musste darauf abgestimmt werden, denn die Durchfahrt unter der Alten Mainbrücke beträgt an der höchsten Stelle nur 3,1 m, so dass größere Fahrzeuge nötigenfalls beim Grafeneckart über die Fußgängerzone umgeleitet werden mussten.

Um diesen Fall zu minimieren, wurde bereits an der Kreuzung Kranenkai und Juliuspromenade mehrfach auf die Höhenbeschränkung hingewiesen, um Fahrzeugen die Vorwarnung zu geben, erst gar nicht in die Karmelitenstraße hineinzu-fahren. Aus Richtung Augustinerstraße wurde für



GEHWEGVERBREIT

den Lieferverkehr in der Fußgängerzone ebenfalls der Hinweis gegeben, dass zu große Fahrzeuge nicht in Richtung Karmelitenstraße abbiegen sollten.

Die Bauphase zwei dauerte vom 16.08.2023 bis zum 27.08.2023.

Die letzte Bauphase vom 28.08.2023 bis zum 08.09.2023 war dann die Vollsperrung unterhalb der Alten Mainbrücke. Hier wurde eine Art Einbahnstraßenring vom Mainkai in Richtung Juliuspromenade und von der Karmelitenstraße in Richtung Mainkai eingerichtet (siehe Bild: Bauphase 3).

Trotz auch bei diesem Projekt unvorhergesehen vorgefundener Leitungen, konnte aufgrund des tatkräftigen Einsatzes der städtischen Bauhofmitarbeiter der Mainkai am 08.09.2023 wieder für den Verkehr freigegeben werden. Die Fahrbahnmarkierung wurde zunächst in gelb aufgebracht, da im Einmündungsbereich des Mainkais mit der Karmelitenstraße demnächst noch die Verbreiterung der beiderseits vorhandenen Gehwege gemäß Stadtratsbeschluss vorgesehen sind.



ERUNG



UND IMMER DABEI

Vermessungen im Stadtgebiet

Der Vermessungsbereich deckt ein breites Portfolio der benötigten Vermessungsdienstleistungen für die Stadt Würzburg ab. Mit insgesamt drei Messtrupps werden die gewünschten Daten innerhalb des Stadtgebiets, sowohl im Innen- als auch Außendienst bearbeitet und für den jeweiligen Verwendungszweck aufbereitet. Die Aufträge kommen neben dem Baureferat aus den Bereichen Friedhofsamt, Gartenamt, Entwässerungsbetrieb und Schule und Soziales, um einige zu nennen. Im Außendienst werden Daten erhoben, Planungen in die Örtlichkeit gebracht und langfristige Kontrollmessungen bei Ingenieurbauwerken durchgeführt. Schwerpunkt der Datenerhebung ist die topographische Geländeaufnahme zur Fortführung der Stadtgrundkarte. Dabei werden alle sichtbaren Elemente des Straßenraums, wie Bordsteinkanten, Eingänge, Mauern, Einläufe und vieles mehr inklusive der gewünschten Attribute (z. B. Stammdurchmesser) erfasst. Des Weiteren werden Planungen in die Örtlichkeit übertragen. Beispiele für Vermessungen sind: im Straßenbau Straßenachsen, im Hochbau Schnurgerüstabsteckungen für Gebäude, im Entwässerungsbetrieb Achspunkte für Kanalbauwerke und -trassen, für das Ordnungsamt die Bestuhlungsgrenzen der Außengastronomie, im Gartenamt die neuen Baumstandorte und für das Friedhofsamt neue Grabreihen. Kontinuierlich kommen zudem die regelmäßigen, gesetzlich vorgeschriebenen oder gewünschten Kontrollmessungen hinzu. Im Einzelnen sind dies z.B. die Hafentreppe am Alten Ha-



fen, Erdfallüberwachung in der Randersackerer Straße, Brücken und Stützmauern im Stadtgebiet, Hangrutschungen und Geländesetzungen, um Veränderungen und Deformationen frühzeitig erkennen zu können. Die Tiefgaragen Heuchelhof bzw. die darauf liegenden Straßenzüge werden aktuell aufgrund des schadhafte



Zustandes zweiwöchentlich an einzelnen Festpunkten durch Kontrollmessungen überprüft. Auch die Instandhaltung des eigenen Lage- und Festpunktfeldes mit den damit notwendigen Kontrollmessungen sind ein wichtiger Bestandteil. Für all diese Aufgaben stehen eine Reihe an modernen Messgeräten zur Verfügung. Damit stellen der vermessungstechnische Außen- und Innendienst eine wesentliche Komponente in der Erzeugung und Fortschreibung von Geobasisdaten dar.

1740
Höhenfestpunkte

8205
3D-Festpunkte

ca. 66
Deformations-
messungen



Isabella Hochrein
Vermessungsingenieurin



Christoph Meder
Vermessungsingenieur



Christian Buchholz
Vermessungstechniker



STRASSENUNTERHALT DURCH DEN BAUHOF

Neubastraße





Stuttgarter Straße / Lückenschluss Radachse 9a



Synergie:
Straßenunterhalt und
Radwegebau



DIE BANDBREITE UNSERES BAUHOFS

**Konrad-Adenauer-Brücke:
Fahrradbeschleunigungsspur**



**Stettiner Straße:
Fußgängerquerung**



Madriдер Ring: Grünstreifenerweiterung



Friedrich-Bergius-Ring: Bushaltestelle



AUSZUBILDENDEN-BAUSTELLE





Unsere Nachwuchskräfte können stolz sein auf die fertiggestellten Pflasterarbeiten in der Klostergasse (siehe Wegweiser 23.1)



*Fachbereich Tiefbau
und Verkehrswesen*

Impressum

Herausgeber
Stadt Würzburg
Baureferat
Fachbereich Tiefbau und
Verkehrswesen
Veitshöchheimer Straße 1
97080 Würzburg

Druck
Osterchrist, Nürnberg
November 2023

Kontakt
tiefbau@stadt.wuerzburg.de
www.wuerzburg.de/tiefbau

Nachdruck und Vervielfältigung von Teilen des Inhalts nur mit Genehmigung des FB Tiefbau und Verkehrswesen. Er haftet nicht für die Richtigkeit der Angaben. Bilder: FB Tiefbau und Verkehrswesen