

**Begegnungsgleis auf der Rangierbahnhofbrücke**  
hier: **Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.03.2005**

**- B e s c h l u s s -**

**Anmeldung**

**zur Tagesordnung des Verkehrsausschusses**  
**am 12. Mai 2005**  
**- öffentlicher Teil -**

I. Sachverhalt:

1. Ausgangslage

Die Rangierbahnhofbrücke befindet sich am Südende der Katzwanger Straße zwischen der DB-Brücke Julius-Loßmann-Straße ("Mausloch") und der Conradtystraße. Die Stahlbetonkonstruktion überspannt mit einer Gesamtlänge von 167 m die 25 Gleise des Ausfahrbahnhofs des Nürnberger Rangierbahnhofs. Sie besteht aus zwei parallelsymmetrischen Brückenbauwerken, die jedoch unterschiedliche Aufteilungen des Verkehrsraums aufweisen:

Ostseite (von Ost nach West)

1,80 m	Gehweg
7,50 m	Fahrbahn
0,75 m	Schrammbord

Westseite (von Ost nach West)

0,75 m	Schrammbord
3,00 m	Straßenbahn auf höher gelegenen Gleiskörper
4,50 m	Fahrbahn
1,80 m	Gehweg

Der Brückenbau ist 1972 erstellt worden. In den Planungen wurde keine Straßenbahntrasse mehr berücksichtigt. Nach Protesten der von der geplanten Stilllegung der Straßenbahn betroffenen Stadtteile wurde ein Gleis nachträglich auf dem westlichen Überbau installiert.

## 2. Aktuelle Situation

Marode Teile der Brücke werden zur Zeit saniert. Dabei war ursprünglich vorgesehen, in einem ersten Bauabschnitt nur die vier Übergangskonstruktionen zu erneuern. Für die Arbeiten musste auch das Straßenbahngleis im Bereich der Übergangskonstruktionen ausgebaut werden. Deshalb bedient seit dem 02.08.2004 eine Buslinie die Strecke zwischen Trafowerk und Südfriedhof. Außerdem wurden die Fahrbahnen für den MIV den jeweiligen Bauzuständen angepasst und auf die jeweils freie Brückenseite verlegt. Derzeit wird auch die ebenfalls sanierungsbedürftige Brückenabdichtung auf der Westseite erneuert. Dafür wurde das Straßenbahngleis vollständig entfernt.

## 3. Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 03.03.2005

Die SPD beauftragt die Verwaltung, die Herstellung des zweiten Richtungsgleises auf der Rangierbahnhofbrücke zu prüfen.

## 4. Prüfung durch die Verwaltung

Die eingleisige Strecke ist durch eine Lichtsignalanlage für den Begegnungsfall gesichert. Durch die Nachrüstung des zweiten Gleises könnte die Lichtsignalanlage und die zwei Weichen entfallen. Der Unterhalt für die VAG würde sich verringern. Außerdem würde die Betriebssicherheit, die Flexibilität des Fahrplanes sowie die Leistungsfähigkeit der Strecke durch Wegfall des eingleisigen Abschnitts steigen. Letzteres ist insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Erweiterung des Straßenbahnnetzes interessant.

Da beide Brückenhälften einen symmetrischen Aufbau aufweisen, ist die Nachrüstung eines zweiten Gleises technisch möglich:

Die Sanierung der Abdichtung kann in einem Zuge durchgeführt werden, denn die Westseite der Brücke steht aufgrund des zur Zeit fehlenden Gleises in ihrer gesamten Breite als Umleitung für den MIV zur Verfügung. Der Schienenersatzverkehr wird bis zur Beendigung aller Bauarbeiten weiter durchgeführt. Nach Fertigstellung der Abdichtung - voraussichtlich im Oktober 2005 - kann das zweite Gleis im Zuge der Wiederherstellung ergänzt werden.

Der Bau- und Vergabeausschuss hat am 12.04.2005 aufgrund der Vorteile für die Abwicklung der Brückensanierung den Nachtragsobjektplan für die zusätzlichen Arbeiten auf der Ostseite einstimmig beschlossen.

## 5. Ergebnis

Die Verwaltung empfiehlt die Komplettierung der Sanierungsarbeiten und die unverzügliche Realisierung des zweiten Gleises:

- Vorteile für die Sanierung durch Einbau der Abdichtung auf der Ostseite in einem Zuge
- Wegfall der Anschaffung einer Lichtsignalanlage für die VAG
- Einsparung des Unterhalts von zwei Weichen
- Auf absehbare Zeit kein erneuter Schienenersatzverkehr zum Südfriedhof und keine den MIV beeinträchtigenden Baumaßnahmen an der Brücke
- Sofortiger Nutzen für die VAG durch Wegfall des Zwangspunktes „Kein Begegnungsfall auf der Rangierbahnhofbrücke“. Hierdurch wird die Fahrplangestaltung flexibler, die Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit (Pünktlichkeit) erhöht.

## 6. Planung

Durch das zweite Gleis entsteht ein symmetrischer Querschnitt. Auch das zweite Gleis muss aus konstruktiven Gründen auf einem erhöhten Podest realisiert werden. Es verbleibt – wie auf der Westseite bereits vorhanden – eine mindestens 4,50m breite Fahrspur. Im Rahmen einer statischen Untersuchung wird noch geprüft, ob die Gleislage so verändert werden kann, dass die Option für einen Radstreifen geschaffen werden kann. Die detaillierte Planung wird dem Verkehrsausschuss in einer der nächsten Sitzungen zum Beschluss vorgelegt.

## 7. Kosten und Baulermin

Die Kosten für die Abdichtung der Brückenostseite betragen 293.000.-- €. Die Finanzierung ist aus eingesparten Mitteln bei anderen Maßnahmen im Bereich Brückenbau vorgesehen.

Die Wiederherstellung des ursprünglichen Gleiszustands kostet gemäß Angaben der VAG inklusive Lichtsignalanlage für den eingleisigen Betrieb 262.470.-- €. Der zweigleisige Ausbau würde Kosten in Höhe von ca. 439.200.-- € verursachen. Der Unterhalt für die beiden Weichen von 6.800.--/ Jahr würde entfallen. Die Kosten werden von der VAG getragen. Die VAG versucht, für das neue zweite Gleis Zuschüsse zu erhalten.

Bei optimalem Ablauf der Maßnahme könnte der Straßenbahnbetrieb voraussichtlich zum Fahrplanwechsel Dezember 2005 wieder aufgenommen werden.

## II. Beilagen:

- Antrag der SPD –Stadtratsfraktion vom 03.03.2005
- Übersichtsplan
- Beschluss Bau- und Vergabeausschuss vom 12.04.2005

## III. Beschlussvorschlag:

siehe Beilage

## MIV. Herrn OBM

## V. Referat VI

Nürnberg, 22.04.2005  
Referat VI