

Stadt Nürnberg  
Tiefbauamt T/B-N Herrn Dipl.-Ing. Schütte  
Bauhof 2  
Peuntgasse 5

90402 NÜRNBERG

Anlage 2



**Beilage**

T/B Eingelaufen:		
T/B	22.6.05	
N	O	W

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen Hr Schütte	Unser Zeichen BBVER	Bearbeiter Dipl.-Ing. Stolarski	Telefon 0911 655-5571	Nürnberg, 2005-06-21
--------------------	------------------------	---------------------	---------------------------------	-----------------------	----------------------

**"Fleischbrücke" in Nürnberg, Instandsetzung der Brückenabdichtung,  
Baubegleitende Beratungen**

**Aktenvermerk - Nutzung der Brücke nach erfolgter Sanierung**

Auf Anfrage zum weiteren Vorgehen bei der Nutzung der Fleischbrücke nach erfolgter Sanierung / Instandsetzung der Abdichtung, empfehlen wir den PKW / LKW – Verkehr komplett auszuschließen.

**Begründung:**

Die Arbeiten an der Oberflächenabdichtung haben erstmalig seit den nicht dokumentierten Reparaturen nach dem 2. Weltkrieg den Einblick in die Bogenoberseite ermöglicht. Dabei zeigten sich vermehrt bisher unbekannte Schäden mit Steinentfestigung und vor allem Längsrissen und Brüchen der Basis der Brüstungen. Diese Schäden sind gravierend, nur im Rahmen einer größeren Sanierung des historischen Mauerwerkes zu beseitigen und führten in den vergangenen Dekaden zur Schädigung des tiefen Bogenmauerwerkes (Tragsystem) durch Salzeintritte. Die Ursachen für die ausgedehnten Risse sind sehr wahrscheinlich in den Erschütterungen infolge Bombenabwürfe an den Brückenwiderlagern im Jahre 1945 zu suchen. Diese Schäden führen unter anderem dazu, dass eine entsprechend intensive Verdichtung des neuen Straßenunterbaus nicht möglich ist.

Eine Beweissicherung vor Beginn der Maßnahmen zeigt außerdem, dass die Degradation der Sichtmauerwerkspartien, insbesondere der Ostseite gravierende Ausmaße annimmt und bereits zum Einsturz einzelner Steinbrocken geführt hat. Da dort ein Kunststein vollflächig das historische Mauerwerk verbirgt, ist das tatsächliche Ausmaß der Schäden vermutlich größer als zunächst visuell von Außen erkennbar. Der Prozess der Verwitterung wird mit der Zeit bei den offenen Rissen und Wasserzutritt zunehmen.

Aus den Voruntersuchungen der letzten Jahre ist bekannt, dass die Brückenuntersicht ebenfalls starke Verwitterungsschäden aufweist, die fachgerecht repariert werden

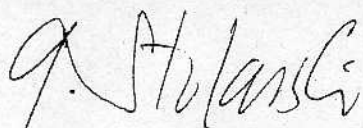
**Projektgruppe Historische Bauwerke**

müssen, weil dort ebenfalls das tragende System des Brückenbogens beschädigt wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach der erfolgten Brückenabdichtung eine gesicherte und logische Basis für weitere erforderliche Sanierungen der Brücke von unten und an den Seiten geschaffen wurde. Bis zur Lösung dieser Fragen und um einer weiteren Schädigung des Bauwerkes vorzubeugen, sind die Fahrzeugüberfahrten auszuschließen. Für Sonderfälle (Feuerwehr, Kran) im benachbarten Uferbereich empfehlen wir durch die LGA statisch überprüfen zu lassen, ob große Geräte im begrenzten Umfang über dem Bogenansatz stehen dürfen. Dies lässt sich auf der Basis vorhandener Erkenntnisse und der Vorstatik über einzelne Lastfallberechnungen ohne großen Aufwand prüfen.

LGA-Bautechnik GmbH

Projektgruppe Historische Bauwerke



i.A. Dipl.-Ing. G. Stolarski