

Tischvorlage

T/B

Beilage 6.0a
zur Einladung für die 40. Sitzung des
Bau- und Vergabeausschusses am
31.01.2006

B e r i c h t

Gewichtsbeschränkung der Straßenbrücke in der Klenzestraße

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 23.01.2006

Dringliche Anmeldung

zur Tagesordnung
des Bau- und Vergabeausschusses
am 31.01.2006
- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Die Brücke Klenzestraße wurde 1994 im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27.12.1993 an die Stadt übergeben. Zum Zeitpunkt der Übergabe war die für ein 10 t Feuerwehrfahrzeug tragfähige Brücke mit 12 t beschildert und in einem schlechten baulichen Zustand. Die Bahn hatte die Brücke seit Jahren nicht mehr ausreichend unterhalten. In der Sitzung des Bauausschusses am 20.06.1994 wurde nicht nur darüber berichtet, sondern auch die entstehende Finanzierungslücke von ca. 10 Mio. DM für erforderliche Sanierungsmaßnahmen und 50.000 DM für den laufenden Unterhalt aufgezeigt, die durch die zwangsweise Übernahme von zehn maroden Bahnbrücken entstehen wird.

Die Sanierungskosten alleine für die Brücke Klenzestraße wurden 1994 auf ca. 1,0 Mio. DM geschätzt. Tatsächlich hat die Stadt für die anstehenden Sanierungsarbeiten 1997 aber nur 259.000.- DM für das Bauwerk erhalten. Die Verwaltung nutzte die noch geringen vorhandenen Reserven im Bauwerk, in der Hoffnung in den nächsten Haushaltsperioden genug Mittel für eine dauerhafte Sanierung oder zumindest einen Abriss des Bauwerks zu erhalten. Tatsächlich waren andere Maßnahmen entsprechend der Prioritätenliste des Bauwerkunterhalts durchwegs dringender, sodass der 1998 von der Bahn gezahlte Ablösebetrag folglich für andere Maßnahmen verwendet wurde (Stichwort: Brückennotprogramm).

zu Frage 1:

Zehn Jahre nach Übergabe im Jahr 1994 durch die Bahn waren die Reserven im Bauwerk aufgebraucht und es musste einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Dazu gehörte auch die statische Nachrechnung des Bauwerks unter Einbeziehung des derzeitigen Bauwerkszustandes. Im Zuge der Nachrechnung wurde festgestellt, dass die Bahn die Beschränkung auf 12 t nicht nachvollziehbar vorgenommen hat. Die ursprüngliche Lastannahme im Jahr 1937 ging von

„Menschengedränge“ oder alternativ von einer „16 t Walze“ aus. Eine Nachrechnung für die Beschilderung auf 12 t erfolgte offenbar nicht.

Die aktuelle Nachrechnung basiert auf der im Jahr 2004 gültigen, einschlägigen DIN 1072 die erheblich höhere Lastansätze vorgibt, nämlich eine Flächenlast von 500 kg/m² und ein entsprechendes Bemessungsfahrzeug. Als Ergebnis stellte sich heraus, dass die Brücke im Neubauzustand 6 t trägt.

Unter Einbeziehung des schlechten baulichen Zustandes war es ein Gebot der Sicherheit die Brücke sofort auf 2,8 t herabzustufen.

zu Frage 2:

Zur Verifizierung der Herabstufung auf 2,8 t werden in einem zweiten Schritt kurzfristig die vorhandenen Materialkennwerte und Restquerschnitte erkundet, um mit diesen Werten in einer weiteren Nachrechnung die tatsächliche Resttragfähigkeit der Brücke zu ermitteln. Diese Untersuchungen werden von einem weiteren Gutachter erbracht. Sobald das Ergebnis bekannt ist, wird im Ausschuss darüber berichtet.

zu Frage 3:

Derzeit wird die Erschließung der Sportanlage des ESV Rangierbahnhof e.V., des Kleingartenvereins Gartenstadt Nürnberg e.V., sowie eines Wohnheimes der DB AG von der Münchner Straße aus vorbereitet. Die grundsätzliche Zustimmung der Hauptbeteiligten, nämlich des Forstbetriebes Nürnberg als Grundstückseigentümer sowie des Vorstandes des ESV Rangierbahnhof als Pächter des betroffenen Grundstückes, wurde bereits erteilt. Eine provisorische Erschließung wird in Kürze hergestellt, sodass die Erschließung gesichert ist. Der Endausbau erfolgt sobald es die Witterungsverhältnisse zulassen.

zu Frage 4:

Nach Vorliegen aller Fakten und Untersuchungsergebnisse ist es möglich einen Vorschlag zur Sanierung oder Erneuerung der Brücke Klenzestraße auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang muss auch das Konzept der künftigen Verkehrserschließung diskutiert werden. Die erforderlichen Mittel werden im Rahmen der Haushaltsaufstellung angemeldet.

II. Beilagen: - **Antrag der Stadtratsfraktion der SPD vom 23.01.2006**

- Vorlage zur Sitzung des Bauausschusses am 20.06.1994
- Vorlage zur Sitzung des Bauausschusses am 05.05.1998 mit Beschluss und Vereinbarung DBAG/Stadt Nürnberg

III. Beschlussvorschlag: keiner, da Bericht

IV. Herrn OBM

V. Ref. VI

Nürnberg, 30.01.2006
Referat VI
gez. Baumann

spd@stadt.nuernberg.de
 www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
 Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
 90408 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2908
 Fax 0911 / 231-3895

SPD
 STADTRATSFRAKTION
 NÜRNBERG

Beilage 6.0a.1

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90408 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
 der Stadt Nürnberg
 Dr. Ulrich Maly
 Rathaus

90317 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER		
23. JAN. 2006 / Nr.		
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	4 Antwort vor Ab- sendung vorlegen
2 Zur ZwV.	5 Antwort zur Unter- schrift vorlegen	

BAUREFERAT		
23. JAN. 2006 Nr.		
1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme	4 Antwort zur Unter- schrift vorlegen
2 Zur ZwV.	5 Termin:	

Nürnberg, 23.01.2006

Fax vorab an TV ✓ Gradl

Kopie für ✓

Bau- und Vergabeausschuss am 31.01.2006

Gewichtsbeschränkung der Straßenbrücke in der Klenzestraße auf 2,8 t

T Eingang	
24. JAN. 2006	
T	T/M T/V T/Z
T/1 T/S	T/B T/E T/U

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

durch die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zum 01.01.1994 ging die Unterhaltungslast von neun Straßenbrücken von der DB AG auf die Stadt Nürnberg über. Die Stadt Nürnberg ist seitdem für den laufenden Unterhalt der Straßenbrücken zuständig.

Als Ausgleich für unterlassene Unterhaltsarbeiten der Bahn erhielt die Stadt von dieser ein freiwilliges Kostenerstattungsangebot. Mit dessen Annahme im Jahr 1998 wurden weitergehende Forderungen ausgeschlossen.

Eine dieser neun Straßenbrücken befindet sich in der Klenzestraße und stellt die einzige mit motorisierten Fahrzeugen nutzbare Verbindung mit dem Eisenbahn-Sportverein Nürnberg-Rangierbahnhof e. V. einschließlich seiner Spielplätze und Gaststätte mit Wohnung, den Kleingärten der Bahn-Landwirtschaft und den Gebäuden der DB AG dar.

Der ungenügende bauliche Zustand der Brücke Klenzestraße ist der Verwaltung seit langem bekannt. So erhielt die Stadt als Ausgleich für unterlassene Unterhaltsarbeiten an dieser Brücke bereits im Jahr 1998 von der Bahn 259.000,00 DM (132424,59 Euro). Es wurden bis heute jedoch keine Lösungsvorschläge dargelegt.

Nun soll überraschend eine Gewichtsbeschränkung der Straßenbrücke von 12 auf 2,8 t durch die Stadtverwaltung veranlasst werden. D.h., es dürfen dann keine Lastkraftwagen (Feuerwehr, Müllabfuhr, Wirtschaftsverkehr usw.) diese Brücke mehr benutzen. Die Einrichtungen jenseits der Brücke (Sportverein mit Gaststätte und Wohnung, Kleingartenanlagen und Gebäude der DB AG) sind nur noch mit dem Pkw erreichbar.

- 2 -

Es kann und darf nicht sein, dass die Stadt Nürnberg den immer schon erschlossenen Einrichtungen, ihre Anbindung an Feuerwehr, Müllabfuhr, Wirtschaftsverkehr usw. wegnimmt und keine Alternative hierfür anbietet.

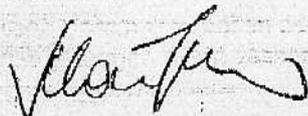
Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im Bau- und Vergabeausschuss am 31.01.2006 folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet:

1. Welche Gründe führten zu der überraschenden Gewichtsreduzierung der Straßenbrücke in der Klenzestraße von 12 auf 2,8 t?
2. Ist in Zukunft mit einer weiteren Gewichtsreduzierung zu rechnen?
3. Wie bzw. durch welche Maßnahmen wird die Erschließung des Eisenbahn-Sportverein Nürnberg-Rangierbahnhof e. V. einschließlich seiner Gaststätte mit Wohnung, der Kleingärten der Bahn-Landwirtschaft und der Gebäude der DB AG durch Feuerwehr, Müllabfuhr, Wirtschaftsverkehr und sonstigem motorisierten Verkehr weiterhin ohne Unterbrechung sichergestellt?
4. Wann und wie wird die Straßenbrücke in der Klenzestraße saniert bzw. erneuert?

Mit freundlichen Grüßen



Gebhard Schörfelder
Vorsitzender

Beilage 12.1
zur Einladung für die 44. Sitzung
des Bauausschusses am 20.06.1994

Änderung des § 19 Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) zum
01.01.1994 im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens zur Neuordnung des
Eisenbahnwesens
- Bericht -

A n m e i d u n g

zur Tagesordnung des Bauausschusses

vom 20.06.1994

- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt

Im Zuge der Bahnstrukturreform wurde der § 19 EKrG geändert. Die ursprüngliche Fassung des EKrG sah vor, daß die Bundesbahn an bestehenden Bahnübergängen und Eisenbahnüberführungen die Unterhaltslast bis zu einer "wesentlichen Änderung und Ergänzung der Kreuzung" trägt. Erst nach einer solchen Maßnahme sollte gem. § 14 EKrG der jeweilige Träger der Straßenbaulast die Unterhaltung übernehmen. Diese Sonderregelung des § 19 Abs. 1 Satz 3 EKrG alte Fassung wurde seinerzeit getroffen, um die Kommunen vor starken finanziellen Belastungen zu bewahren. Die vorgenommene Rechtsänderung bedeutet, daß die Unterhaltslast für Kreuzungen im Sinne des § 14 EKrG, die beim Bau der Bahn vor Jahrzehnten notwendig wurden, zum 01.01.1994 auf die kommunalen Gebietskörperschaften von heute auf morgen übergegangen ist.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hatte sich im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zur Bahnreform gegen die damals beabsichtigte und nunmehr vorgenommene Änderung des § 19 EKrG zu Lasten der Kommunen gewandt. Gleichwohl ist die Gesetzesnovellierung zum 01.01.1994 ohne einen ausreichenden finanziellen Ausgleich für die Städte in Kraft getreten.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG werden derzeit die Bauwerke erfaßt und die zugehörigen Unterlagen zusammengestellt. Sie sollen in Kürze der Stadt übergeben werden.

Es handelt sich um folgende Straßenbrücken:

- Gebersdorfer Straße über die Bahnlinie Stein - Unterbibert (Gewichtsbeschränkung auf 24 t)

- Ostendstraße über die Bahnlinie Nürnberg - Bayreuth (Gewichtsbeschränkung auf 16 t)
- Ostendstraße über die Bahnlinie Nürnberg Ost - Dutzendteich (Gewichtsbeschränkung auf 16 t)
- Rothenburger Straße über die Bahnlinie Nürnberg Rbf. - Fürth (Gewichtsbeschränkung auf 12 t)
- Wallensteinstraße/Hügelstraße über die Bahnlinie Nürnberg Rbf.- Fürth (Gewichtsbeschränkung auf 6 t)
- Dieselstraße über die Bahnlinie Nürnberg Rbf. - Fürth (Gewichtsbeschränkung auf 30 t)
- Schweinauer Hauptstraße über die Bahnlinie Nürnberg Rbf. - Fürth (Gewichtsbeschränkung auf 30 t)
- Klenezstraße über die Bahnlinie Nürnberg Rbf.- Dutzendteich (Gewichtsbeschränkung auf 12 t)
- Gleißhammerstraße über die Bahnlinie Nürnberg Ost - Dutzendteich (Gewichtsbeschränkung auf 16 t)
- Schafhofstraße über die Bahnlinie Nürnberg Nordost - Nürnberg Eichelberg (Gewichtsbeschränkung auf 9 t)

Bei den aufgeführten 10 Bauwerken handelt es sich um gewichtsbeschränkte und durchwegs sanierungsbedürftige Bauwerke, die seit Jahren von der Bahn in nicht mehr ausreichendem Maße unterhalten wurden. Sie müssen kurz- oder mittelfristig saniert oder durch neue Überführungsbauwerke ersetzt werden können.

Die auf die Stadt zukommenden Kostenbelastungen lassen sich an der gerade erneuerten Überführung der Wetzendorfer Straße über die Ringbahn abschätzen. Hier hat sich die Bahn entsprechend der bisherigen Regelung an den Baukosten mit 960.000,-- DM beteiligt.

Nach Übertragung der 10 Überführungsbauwerke an die Stadt bedeutet dies eine kurz- und mittelfristige Zusatzbelastung von mind. 10 Mio DM.

Mit Wirkung vom 01.01.1994 treffen die Stadt durch die Übernahme der 10 Unterführungen jährliche Unterhaltskosten von rd. 50.000,-- DM.

Zusätzlich kommen personelle Belastungen auf die Verwaltung zu. Gemäß DIN 1076 sind die Bauwerke ständig zu überwachen, jährlich einmal in Form einer Bauwerksprüfung zu besichtigen und in Abständen von 3 Jahren einer Hauptprüfung zu unterziehen. Diese Prüfungen müssen von den Gleisanlagen der Bahn aus erfolgen und erfordern einen erhöhten personellen und sicherheitstechnischen Aufwand.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hat eine erneute Änderung des EKrG gefordert, um die Kommunen von den hohen Unterhaltskosten freizustellen. Die Städte sollen nicht mit den Kosten für unterlassene Unterhaltsmaßnahmen belastet werden dürfen. Sie weist darauf hin, daß die Erhaltungslast nicht ohne Vorteilsausgleich auf die Kommunen überwechseln darf.

Da mit einer Gesetzesänderung jedoch in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, muß die für die Wahrnehmung der Erhaltungslast zuständige Dienststelle kurzfristig finanziell und personell entsprechend ausgestattet werden.

II. Beilagen: Schreiben Deutscher Städtetag vom 13.04.1994
Schreiben Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände vom 11.04.1994

III. Beschlußvorschlag: entfällt, da Bericht

IV. Herrn OBM

~~Kg~~ - 3. 06. 94 OBM

i. V. 2. 1. 94
g

Nürnberg, 1. Juni 1994
Referat VI

i. V.

Wink

k

**Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zum 01.01.1994
Übergang der Erhaltungslast an den Straßenüberführungen auf die Stadt Nürnberg**

Anmeldung

zur Tagesordnung des Bauausschusses

am 05.05.1998

- öffentlicher Teil -

I. Sachverhalt:

Durch die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zum 01.01.1994 ging die Unterhaltslast für 9 Straßenbrücken von der DB AG auf die Stadt Nürnberg über. Die Stadt Nürnberg ist seitdem für den laufenden Unterhalt der Straßenbrücken zuständig.

Entsprechend der Gesetzeslage sollen die Brücken in einem ordnungsgemäßen Zustand übergeben werden. Die Bahn hat in den vorangegangenen Jahren den Unterhalt der Brücken jedoch stark vernachlässigt.

Nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen und unter Einschaltung der LGA als neutralem Gutachter liegt nun ein Kostenerstattungsangebot vor. Mit der Annahme des Angebotes sind die Aufwendungen für die unterlassenen Unterhaltsarbeiten abgegolten und weitergehende Forderungen ausgeschlossen.

Das Angebot der DB AG ist freiwillig und gilt als Paket. Insgesamt werden für die 9 Brücken 893.970,15 DM angeboten.

Durch weitere Verhandlungen ist eine Nachbesserung des Angebotes nicht mehr möglich. Bei längerem Zuwarten besteht sogar die Gefahr, daß die DB AG das Angebot reduziert oder ganz zurücknimmt, da seit dem Stichtag 01.01.1994 bereits ca. 4,5 Jahre vergangen sind.

Das Angebot der DB AG sollte deshalb angenommen werden. Die Mittel werden für anstehende Unterhaltsarbeiten im Straßen- und Brückenbau dringend benötigt.

Falls die zur Zeit laufende Bundesratsinitiative zur Änderung des § 19 Eisenbahnkreuzungsgesetz führen wird, wird die DB AG entsprechende Nachbesserungen vornehmen.

II. Beilagen:

Kostenerstattungsangebot der DB AG	vom	04.03.1998
Stellungnahme des Tiefbauamtes	vom	20.03.1998
Stellungnahme Ref. VI/jur	vom	27.03.1998

III. Beschlußvorschlag:
siehe Anlage

IV. Herrn OBM

K. g. 2 0. 04. 98 OBM



V. Ref. VI

Nürnberg, 16. April 1998
Referat VI



Beschluß des Bauausschusses

- öffentlich - mit Gegenstimmen

**Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes zum 01.01.1994
Übergang der Erhaltungslast an den Straßenüberführungen auf die Stadt Nürnberg**

- I. Der Bauausschuß beschließt die Annahme des Angebotes der DB AG vom 04.03.1998 mit der Kostenerstattung vom 893.970,15 DM.

Die Mittel sind zweckgebunden für dringend anstehende Unterhaltsarbeiten im Straßen- und Brückenbau zu verwenden.

II. Ref. VI / BAV / T

Nürnberg, 05.05.1998

Der Vorsitzende:

U. Zylla

Der Referent:

Kunder

Schriftführerin:

Köfel

Vereinbarung

Aufgrund der Änderung des § 19 EKrG durch das Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (ENeuOG) vom 27. Dezember 1993 ist die Erhaltungslast der unten aufgelisteten Straßenüberführungen (SÜ) mit Wirkung ab 01. Januar 1994 auf die Stadt Nürnberg übergegangen.

Die Stadt Nürnberg und die Deutsche Bahn AG vereinbaren, daß die Deutsche Bahn AG als Beitrag zu den Kosten zur Herstellung des ordnungsgemäß erhaltenen Zustandes der SÜ freiwillig und ohne Rechtspflicht die angegebenen Geldbeträge an die Stadt Nürnberg überweist.

1. SÜ km 2,316	Strecke Nür - Schirnding (Ostendstr.)	57 500,00 DM
2. SÜ km 1,552	" Nür Ost - Nür-Dutzendteich (Ostendstr.)	75 000,00 DM
3. SÜ km 1,952	" Nür Ost - Nür-Dutzendteich (Gleißhammer)	29 000,00 DM
4. SÜ km 2,575	" Nür Ost - Nür-Großmarkt (Schaffhofstr.)	27 500,00 DM
5. SÜ km 3,315	" Nür Rbf - Fürth (Schweinauer)	87 000,00 DM
6. SÜ km 4,150	" Nür Rbf - Fürth (Diesel.)	39 000,00 DM
7. SÜ km 2,411	" Stein - Leichendorf (Gebersdorfer)	11 500,00 DM
8. SÜ km 5,954	" Nür Rbf - Fürth (Rothenburger)	308 470,15 DM
9. SÜ km 1,944	" Nür Rbf - Nür-Dutzendteich (Klenzestr.)	<u>259 000,00 DM</u>
Gesamtbetrag (brutto)		893 970,15 DM

Sollte die zur Zeit laufende Bundesratsinitiative zur Änderung des § 19 EKrG führen, wird die Deutsche Bahn AG eine entsprechende Nachbesserung vornehmen.

Deutsche Bahn AG
Geschäftsbereich Netz
Niederlassung Süd
Richelstraße 3
80634 München

Stadt Nürnberg 10. 05. 98
Tiefbauamt
Bahnhof 2
90317 Nürnberg

NNJ/NSK

f NNC

(Unterschrift/Datum)

Seltsam Ltd Baudirektor

(Unterschrift/Datum)

U