

**Kreuzungsfreier Ausbau des Frankenschnellwegs, Abschnitt Mitte
Verbindungsgleis; Kreuzungsvereinbarung mit der DB Netz AG
hier: Änderung der bestehenden Eisenbahnüberführungen "An den Rampen/FSW"**

Entscheidungsvorlage

Der geplante Frankenschnellweg kreuzt im Bereich Mitte das sog. Verbindungsgleis der Bahnstrecke 5952, Nürnberg Rangierbahnhof - Nürnberg Hauptgüterbahnhof, in Bahnkilometer 4,250.

Für die Realisierung des Frankenschnellwegs (FSW) ist es erforderlich die zwei bestehenden Eisenbahnüberführungen (EÜ) der gleichen Bahnstrecke abzurechen (An den Rampen West – Ost, Richtung Hafen und An den Rampen Ost – West, Richtung Fürth) und durch den Neubau einer Eisenbahnüberführung mit großer Spannweite an gleicher Stelle zu ersetzen (EÜ FSW). Desweiteren wird noch eine kleine EÜ erforderlich, die den neuen Fuß- und Radweg auf der Nordseite des FSW unterführt (EÜ FuR). Dieser Radweg schneidet den Bahndamm an, so dass Sicherungsmaßnahmen erforderlich werden. Dies geschieht durch einen rückverankerten Verbau kombiniert mit einer Gabionenwand (Drahtgitterkörbe). Die Gabionenwand steht in Verbindung mit der Fuß- und Radwegunterführung und wird gleichzeitig mit den EÜ's gebaut.

Die Bahnstrecke ist zurzeit außer Betrieb. Der Bahnbetrieb soll im Dezember 2016 wieder aufgenommen werden.

Die Eisenbahnbrücken sind Eigentum der DB Netz AG und unterliegen deren Planungshoheit und Baulast.

Die neuen EÜ's sind einseitig auf Verlangen der Stadt Nürnberg veranlasst. Planungs- und Baukosten sind der DB Netz AG von der Stadt Nürnberg zu erstatten. Mit der DB Netz AG wurde eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, in der Planungsziele und Kostentragung geregelt sind. Die Planungsvereinbarung wurde im Bau- und Vergabeausschuss vom 23.01.2007 genehmigt.

Die Gabionenwand wird durch die Stadt Nürnberg geplant, gebaut und wird deren Eigentum.

Die Erneuerung der EÜ's und die Errichtung der Gabionenwand sind Teil der Planfeststellung zum kreuzungsfreien Ausbau des FSW. Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken erging am 28.06.2013. Für die EÜ's und die Gabionenwand wurde die sofortige Vollziehung des Beschlusses beantragt und genehmigt. Begründet wurde dies u.a. mit der Streckensperrung der DB Netz AG. Durch die Streckensperrung ergeben sich erhebliche Zeit- und Kostenvorteile beim Bau, die nach Inbetriebnahme der Strecke nicht mehr gegeben sind.

Die Entwurfsplanung der DB Netz AG ist soweit abgeschlossen, dass die Ausschreibung der EÜ's kurz bevor steht.

Nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz handelt es sich um die Änderung einer vorhandenen Kreuzung zwischen Straße und Schiene. Die Stadt und die DB Netz AG schließen über Art, Umfang, Durchführung und Kostentragung eine Kreuzungsvereinbarung ab. Die DB Netz AG trägt keine Kosten, da sie kein Änderungsverlangen an der Kreuzung hat. Die Vereinbarung

wurde inhaltlich mit den betroffenen städtischen Dienststellen, insbesondere RA und den Sachgebieten des SÖR abgestimmt.

Die Kreuzungsvereinbarung ist dem Objektplan nach BRL gleichzusetzen.

Umfang der Maßnahme, Kurzbeschreibung

Die Kreuzungsvereinbarung beinhaltet im Wesentlichen die Teilmaßnahmen:

- Abbruch der zwei bestehenden Eisenbahnbrücken
- Neubau der EÜ FSW mit einer lichten Öffnung von 68,50 m. Bauart: eingleisige Stabbogenbrücke aus Stahl. Breite = 7,20 m. Lichte Höhe mind. 4,50 m. Diese Brücke ist Voraussetzung für den FSW-Tunnelbau. Erst die große Spannweite schafft Raum für die zahlreichen Bau- und Verkehrsphasen.
- Einbau einer Eisenbahn-Hilfsbrücke (nördl. der EÜ FSW). Sie ist ein provisorischer Lückenschluss zwischen EÜ FSW und EÜ FuR. Die Hilfsbrücke hat eine lichte Öffnung von 26,40 m. Die Öffnung ermöglicht die Aufnahme der Verkehrsführung während des FSW-Tunnelbaus als auch später die Herstellung der Tunnelzufahrtsrampe unter der Hilfsbrücke. Zum Zeitpunkt des Tunnelbaus läuft der Bahnbetrieb störungsfrei über die Hilfsbrücke. Nach Abschluss des Tunnelbaus wird die Hilfsbrücke durch einen Bahndamm ersetzt.
- Neubau der rahmenförmigen EÜ FuR aus Stahlbeton für die Unterführung des Fuß- und Radweges. Lichte Höhe = 2,50 m, lichte Weite = 4,50 m.
- Herstellung einer Gabionenwand östlich der Unterführung Fuß- und Radweg. Die Gabionenwand ist auf der Nordseite des Fuß- und Radweges 75 m lang, auf der Südseite ca. 32 m. Die sichtbare Höhe beträgt jeweils bis zu 3,5 m.

Bauzeit

Die Maßnahmen der DB Netz AG werden z.Zt. ausgeschrieben. Der Baubeginn vor Ort soll im September 2014 erfolgen. Die Fertigstellung der EÜ's ist im August 2016 vorgesehen. Die Herstellung der Gabionenwand Nordseite ist für das 2. Halbjahr 2015 vorgesehen. Die Südseite kann erst nach Herstellung der FSW-Tunnelzufahrtsrampe gebaut werden.

Verkehr

Der FSW muss für einige Arbeitsphasen gesperrt werden. Betroffen ist nur die Fahrbahn Richtung Hafen. Die Sperrungen sind von kürzerer Dauer von max. 2 – 3 Tagen, vorzugsweise an Wochenenden. Sperrungen werden erforderlich für den Abbruch der bestehenden Bahnbrücke sowie für den Ein- und Ausbau eines Traggerüsts zur Herstellung der Stabbogenbrücke. In Fahrtrichtung Fürth sind keine Vollsperrungen vorgesehen.

Kosten

In § 5 der Kreuzungsvereinbarung sind die Gesamtkosten der Maßnahme aufgeführt und wer diese zu tragen hat. Die kreuzungsbedingten Gesamtkosten inkl. Umsatzsteuer betragen 9.518.000 EUR. Gemäß den einzelnen Kostenberechnungen entfallen auf die Bauwerke:

EÜ FSW mit Hilfsbrücke	7.188.000 EUR
EÜ FuR	1.895.000 EUR
<u>Gabionenwand</u>	<u>435.000 EUR</u>
kreuzungsbedingten Gesamtkosten 9.518.000 EUR	

Dieser Betrag ist von der Stadt Nürnberg zu tragen. Darin enthalten sind die Planungskosten der DB Netz AG. Die Planungsvereinbarung wird ersetzt durch die Kreuzungsvereinbarung. Die nicht kreuzungsbedingten Kosten in Höhe von 22.000 EUR trägt die DB Netz AG.

Nach Fertigstellung der EÜ's zahlt die DB Netz AG voraussichtlich einen Vorteilsausgleich in Höhe von ca. 1.110.000 EUR an die Stadt Nürnberg. Die endgültige Ablöseberechnung wird auf Basis der Kostenfeststellung von der DB Netz erstellt.

Finanzierung

Für die EÜ's lautet die Investitions-Auftragsnummer E54 1000 5750 Z, „FSW Mitte, Planungen und Bau DB AG“.

Der Mittelbedarf beträgt inkl. Planungskosten 9.083.000 EUR.

Für die Gabionenwand lautet die Investitions-Auftragsnummer E54 1000 5720 U „FSW Mitte, Planung und Bau“.

Der Mittelbedarf beträgt inkl. Planungskosten 435.000 EUR.

Das sind für die Kreuzungsvereinbarung insgesamt 9.518.000 EUR.

Die Deckung erfolgt aus E54 1000 5700 U „FSW Hauptansatz“.

Für die Kreuzungsmaßnahme wird ein Zuwendungsantrag gestellt. Die Erlaubnis zum vorzeitigen Baubeginn wurde von der Regierung von Mittelfranken mit Schreiben vom 25.04.2013 (Unbedenklichkeitsbescheinigung) erteilt.