

Ersatzneubau Brücke Klenzestraße über die Bahn (BW 1.361)

hier: Direkter Objektplan

Kurztext: „Ersatzneubau Brücke Klenzestraße (BW 1.361)“

Entscheidungsvorlage

Allgemeines

Der vorliegende Objektentwurf umfasst die Maßnahme für den Ersatzneubau der Brücke Klenzestraße über die Bahn. Die Planungsleistungen wurden an ein externes Ingenieurbüro vergeben. Das Büro stellte vertragsgemäß die erforderlichen Erläuterungsberichte mit den dazugehörigen Kostenberechnungen auf. Diese sind dem Objektplan zur Einsicht beigefügt.

Sachverhalt und Notwendigkeit der Maßnahme

1937 wurde die Brücke Klenzestraße über die Bahnanlagen zusammen mit einem Gebäude für die Reichsbahn als zusätzliche Haltestelle „Zollhaus“ für die Besucher der Reichsparteitage geplant und errichtet. Das bestehende Bauwerk wurde im Jahr 2010 aufgrund der Architektur als bauliches Zeugnis der Umsetzung der „Neuen Sachlichkeit“ in Verbindung mit dem Haltestellengebäude vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege als Denkmal eingestuft und in die Denkmalliste Bayern aufgenommen.

Die Brücke weist gravierende, statisch relevante Schäden auf, die ursächlich auf unzureichende Instandsetzungen nach Bombentreffern im zweiten Weltkrieg zurückzuführen sind. Gemäß Empfehlung in der Bauwerksprüfung 2014 (Zustandsnote 3,5) ist ein Ersatzneubau mittelfristig vorzusehen, da infolge der Schädigungen die Gefahren für den Bahnverkehr aber auch für alle anderen Bauwerksnutzer kaum abzuwägen sind. Derzeit sind Netze zur Sicherung des Bahnbetriebes an der Überbauuntersicht montiert. Die Tragfähigkeit des geschädigten Bauwerks wurde 2006 durch eine statische Nachrechnung überprüft und von ursprünglich 12,0 Tonnen auf 2,8 Tonnen eingeschränkt.

Aufgrund der weitreichenden Dokumentation besteht mit den verantwortlichen Denkmalschutzbehörden Einvernehmen, dass das bestehende Brückenbauwerk abgebrochen werden kann. Bedingung dafür ist, dass der Brückenneubau als Replikkonstruktion erstellt wird. Brücke und Haltestellengebäude bilden ein Ensemble.

Bauzeitliche Verkehrsführung

In der Bauphase muss der Verkehr in die südlich der Klenzestraße gelegenen Kleingärten, einem Sportplatz und einem DB Gebäude über die Münchener Straße und den Robert-Schedl-Weg verlegt werden. Die Zufahrtwege liegen nicht im städtischen Eigentum. Die Anlieger wurden bereits vorinformiert. Für die Nutzung der Wege werden entsprechende Vereinbarungen geschlossen oder Absprachen getroffen. Für die Fußgänger wird eine provisorische Brücke östlich der Klenzestraße hergestellt. Damit reduzieren sich erwartete Konflikte mit dem Baustellenverkehr. Die Klenzestraße selbst ist während der gesamten Bauausführung im Baubereich der Brücke für den Verkehr gesperrt.

Abbruch

Für den Rückbau der Brücke über den Gleisen wurden in der Vorplanung verschiedene Varianten untersucht. Als einzig realisierbare Lösung unter Berücksichtigung der hohen bahnbetrieblichen Anforderungen kann der Rückbau nur mittels Verschiebeinrichtung erfolgen.

Tragkonstruktion der Brücke

Der Überbau wird wie im Bestand als vierfeldriger, schlaff bewehrter Trägerrost hergestellt. Die Stützweiten betragen wie im Bestand 12,00 m + 17,00 m + 17,00 m + 12,00 m bei einer konstanten Konstruktionshöhe von 1,185 m. Mit diesen Abmessungen wird die Optik der alten Brücke als Replik abgebildet.

Umweltverträglichkeit und Grünplanung

Das Vorhaben ist wasserrechtlich gesehen nicht erlaubnispflichtig. Um die technischen Regelwerke und rechtlichen Bestimmungen jedoch einzuhalten, wird die Einleitung von Oberflächenwasser in das Grundwasser normgerecht mittels Reinigungs- und Versickerungsanlage erfolgen.

Ein landschaftspflegerischer Begleitplan mit einer speziellen artenschutzrechtlichen Betrachtung ist beauftragt, um den Eingriff der Baumaßnahme in Natur und Umwelt zu ermitteln und darzustellen. Erforderliche Ausgleichsmaßnahmen werden nach Vorgabe der Unteren Naturschutzbehörde umgesetzt.

Weitere Abstimmungen mit Genehmigungsbehörden

Die Maßnahme wurde mit der Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Eine denkmalschutzrechtliche Erlaubnis liegt noch nicht vor. Der Denkmalschutzbehörde wurde vorgeschlagen, die Oberflächengestaltung nach dem ursprünglichen Zustand 1937 (glatte Betonfläche) und nicht die jetzige Spritzbetonstruktur herzustellen. Die Festlegung dazu steht noch aus, ist für den weiteren Planungsfortgang und hinsichtlich der Kosten aber unkritisch.

Die Genehmigung der Bahn wird über eine Baudurchführungsvereinbarung eingeholt. Die Planung wurde bereits mit der DB Netz AG vorabgestimmt. Die für die Maßnahme notwendigen Sperrzeiten wurden beantragt.

Bauzeit

Als Baubeginn ist April 2018 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit zur Herstellung des neuen Brückenbauwerks wird etwa 12 Monate betragen. Die Fertigstellung der Brückenbaumaßnahme ist für Frühjahr 2019 geplant.

Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen lt. beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt **4.050.000.- EUR**.

Eine Förderfähigkeit von der Regierung von Mittelfranken wurde nicht in Aussicht gestellt. Eine Förderung aus den Töpfen des Denkmalschutzes ist hier nicht möglich, weil die historische Brücke abgebrochen wird. Da kein Verlangen der Bahn angezeigt wurde, sind die Baukosten von der Stadt Nürnberg zu übernehmen.

Finanzierung und Mittelbedarf

Die Finanzierung erfolgt über die IA-Nr.: E5410028300U „Ersatzneubau Brücke Klenzestraße“

Für die Planungsleistungen wurden im Jahre 2015 Mittel in Höhe von 156.000,00 EUR freigegeben. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden noch 3.894.000.- EUR benötigt.

Im gültigen MIP sind Haushaltsmittel von 3,7 Mio. EUR berücksichtigt. Der Mehrbedarf von 350.000 EUR liegt begründet, in einem im Vergleich zum Vorentwurf erhöhten Aufwand für den Rückbau des Altbestandes (Abbruch weitgehend unter vollem Bahnbetrieb) und einer Verlegung des Behelfssteiges. Der temporären Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen wurde seitens der Eigentümer nicht zugestimmt. Zur Deckung der Mehrkosten wird der Pauschalansatz P541500000U „Instandsetzung Brücken, Stege, Stützmauern“ vorgeschlagen.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

Mittelbedarf 2015-2017: 300.000 EUR

Mittelbedarf 2018: 3.450.000 EUR

davon 1,3 Mio. EUR im MIP E5410028300U „Ersatzneubau Brücke Klenzestraße,
Restdeckung von 350.000 EUR über VE - Pauschalansatz P541500000U „Instandsetzung
Brücken, Stege, Stützmauern“

Mittelbedarf 2019: 300.000 EUR

Folgekosten

Für den Brückenunterhalt entstehen aus dem Ersatzneubau keine veränderten jährlichen Folgekosten.