

Entscheidungsvorlage

Ersatzneubau der Brücke Münchener Straße über die Bahn – westliches Teilbauwerk BW 1.152b

hier: Direkter Objektplan

Kurztext: Ersatzneubau Brücke Münchener Straße BW 1.152b

Allgemeines

Der vorliegende Objektentwurf umfasst die Maßnahme Ersatzneubau der Brücke Münchener Straße über die Bahn (Westseite) BW 1.152b. Die Brücke Münchener Straße über die Bahn (BW 1.152) besteht aus zwei Teilbauwerken. Die ursprüngliche Brücke befindet sich auf der Westseite (BW 1.152b) und stammt aus dem Jahr 1936. Im Jahr 1961 fand eine Erweiterung nach Osten statt (BW 1.152a).

Das östliche Teilbauwerk 1.152a wurde wegen akuter statischer Probleme (Spannungsrisssgefährdung) als hochdringende Maßnahme bereits im Jahre 2011 bis 2014 erneuert.

Bei der zu erneuernden Straßenbrücke Münchener Straße über die Bahn handelt es sich um eine Kreuzung zwischen Eisenbahn und Straße. Sie unterliegt dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Es kam zwischen den Beteiligten hinsichtlich der erforderlichen Abmessungen und deren Kostenfolge zu Meinungsverschiedenheiten, die nicht ausgeräumt werden konnten. Zur Klärung der Sachlage beantragte die Stadt Nürnberg im September 2012 eine Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren (§ 6 EKrG). Eine schnelle Entscheidung dieses Verfahrens wurde nicht in Aussicht gestellt. Die Abwicklung dieses Rechtsverfahrens würde sich über mehrere Jahre erstrecken.

Um jedoch die damaligen verkehrlichen Probleme zu beseitigen, beschloss die Stadt Nürnberg mit der Erneuerung des östlichen Teilbauwerks BW 1.152a mit den Abmessungen nach den anerkannten Regeln der Technik in Vorleistung zu gehen. Der Bau des westlichen Teilbauwerks wurde bis auf weiteres zurückgestellt. Die Entscheidung des Rechtsverfahrens erging dann im August 2015. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat ein beidseitiges Änderungsverlangen und somit eine Kostenbeteiligung beider Beteiligten festgelegt. Dies gilt sowohl für das Teilbauwerk 1.152a, als auch für das Teilbauwerk 1.152b. Das Ergebnis entspricht weitgehend den Erwartungen der Stadt Nürnberg. Bezüglich dieser Entscheidung besteht grundsätzlich Einvernehmen mit der DB.

Die Planung für die Erneuerung der Westseite (BW 1.152b) wurde nun wiederaufgenommen. Die Baumaßnahme wird im Herbst 2020 begonnen und wird bis ins Jahr 2022 andauern. Die Kreuzungsvereinbarung mit der Kostenteilung und den Ablösebeträgen wird derzeit über ein externes Ingenieurbüro ermittelt und an die DB übergeben.

Da es sich hier um „eine“ Kreuzung zwischen dem Baulastträger und der DB handelt, wird auch nur eine Kreuzungsvereinbarung für beide Teilbauwerke aufgestellt. In dieser Kreuzungsvereinbarung werden dann sowohl für das Teilbauwerk 1.152a, als auch für das Teilbauwerk 1.152b die Kostenteilungsschlüssel und die Ablösebeträge ermittelt.

Notwendigkeit der Maßnahme

Die Erneuerung des östlichen TBW 1.152a einschließlich einer Gradientenanhebung der östlichen, stadteinwärts führenden Richtungsfahrbahn der Münchener Straße erfolgte als Zwischenzustand und wurde bereits 2014 abgeschlossen. Dabei wurde auch ein begleitender Rad- und Gehweg hergestellt.

Trotz gravierender Schäden am älteren Bauwerk 1.152b wurde die Erneuerung wegen der Unstimmigkeiten mit der DB zurückgestellt. Wegen fortschreitender Schäden am Bauwerk wird nun die Erneuerung des westlichen Teilbauwerks 1.152b notwendig.

Technische Erläuterung

Die Entwurfsplanung sieht auch für das westliche TBW 1.152b das gleiche Konzept wie auf der Ostseite vor. Als Tragkonstruktion ist ein einfeldriger, gevouteter Stahlverbundüberbau aus sechs werksseitig hergestellten Fertigteilträgern, die mittels Ortbetoneergänzung der Fahrbahnplatte und der Endquerträger biegesteif als Rahmenkonstruktion mit den Unterbauten verbunden werden, vorgesehen. Diese Konstruktionsart führt zur geringstmöglichen Anhebung der Straßengradienten und berücksichtigt hierbei auch den Transport und die Montagezustände. Zur Minimierung der betrieblichen Eingriffe in die unterführten Gleise der DB Netz AG sind die sechs Halbfertigteile als Stahlhohlkästen mit bereits montierten Stahlbetonfiligranplatten vorgesehen. Die Ausbildung als lagerlose Rahmenkonstruktion führt, neben der Minimierung der Konstruktionshöhe, auch zu einem verminderten Wartungsaufwand.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Die überführte Bundesstraße B 8 stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Autobahn A 73 und dem Zentrum der Stadt Nürnberg, dem Messezentrum und dem Stadion dar. Die unterführten Bahnlinien sind eine vielbefahrene Zufahrt zum Rangierbahnhof Nürnberg, die hauptsächlich vom Güterverkehr befahren wird. Der Verkehrsfluss ist wegen des hohen Verkehrsaufkommens sowohl auf der B 8 Münchener Straße, als auch auf den beiden Bahnstrecken während der gesamten Baumaßnahme weitgehend aufrechtzuerhalten.

In der Bauphase wird der Verkehr auf die östliche Fahrbahn geführt. Die Breite des östlichen Überbaus gewährleistet auf der Fahrbahn die Einrichtung einer 4+0 Verkehrsführung. Es können somit je 2 Fahrspuren in beide Richtungen eingerichtet werden.

Umweltverträglichkeit

Eine wasserrechtliche Genehmigung für die Brückenbauwerke wurde bereits zum ersten Bauabschnitt im Jahre 2012 erteilt. In diesem Antrag wurde bereits beide Bauwerke berücksichtigt.

Für die Zustimmung zum Bauvorhaben wird dem Umweltamt ein landschaftspflegerischer Begleitplan und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung vorgelegt.

Bauzeit

Der Baubeginn ist für September 2020 vorgesehen. Die Gesamtbauzeit der Maßnahme wird etwa 16 Monate betragen. Nach einer Grob Ablaufplanung ist eine Verkehrsfreigabe noch im Dezember 2021 vorgesehen. Restarbeiten sind in den Frühjahrsmonaten 2022 notwendig.

Für die Durchführung der Baumaßnahme sind unter anderem Gleis- und Streckensperrungen erforderlich. Diese Sperrpausen mussten bereits im Oktober 2019 bei der DB angemeldet werden. In Abstimmungsgesprächen mit der DB wurde für den Abbruch der Brücke eine Komplettsperre für den 01.11.2020 in Aussicht gestellt. Auf diesen Termin wurde der weitere Bauablauf abgestimmt.

Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen lt. beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt 7.610.000,- EUR.

Die Kostentragung bzw. Kostenteilung zwischen der Stadt Nürnberg und der DB Netz AG wird auf Basis von Fiktiventwürfen gesondert ermittelt und wird mit der Kreuzungsvereinbarung der DB vorgelegt.

Finanzierung und Mittelbedarf

Die Maßnahme ist für den MIP 2020/2023 vorgesehen. In der Sitzung des Ältestenrates wurde am 23.10.2019 der „Projekt-Freeze“ beschlossen. In der Öffentlichen Sitzung des Stadtrates am 21.11.2019 wurde das Projekt in der Haushaltsberatung beschlossen.

Die Finanzierung erfolgt über folgenden IA-Nummer:
E5410104900U „BW 1.152b Brücke Münchener Str“ (Ausgaben)
E5410104999E „Ern. Brücke Münchener Str. BW 1.152b“ (Einnahmen)

Für Planungsleistungen wurden bis 2019 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 400.000 EUR freigegeben. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden noch 7.210.000 EUR benötigt.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

Mittelbedarf bis 2019:	400.000 EUR
Mittelbedarf 2020:	3.000.000 EUR
Mittelbedarf 2021:	4.200.000 EUR
Mittelbedarf 2022:	10.000 EUR

Ausgaben Gesamtkosten	7.610.000 EUR
-----------------------	---------------

Einnahmen 2022	1.500.000 EUR
----------------	---------------

Bei der Anmeldung wird die Gesamtfinanzierung aus städtischen Mitteln angegeben. Mit einer möglichen Bahneinnahme ist im Rahmen der angesetzten Bauzeit jedoch nicht zu rechnen.

Nach dem Rechtsentscheid ist die DB zu einer Mitzahlung verpflichtet. Die Höhe der Beteiligung durch die DB kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau angegeben werden. Dies kann erst erfolgen, wenn die Kreuzungsvereinbarung von beiden Seiten unterzeichnet wurde. Im Vorfeld werden Einnahmen für das Teilbauwerk 1.152b in Höhe von rund 1,5 Mio, für das Jahr 2022 erwartet. Die Einnahmeerwartung ist im IA.-Nr E5410104999E angesetzt. Es werden zusätzlich auch Einnahmen aus der bereits abgewickelten Maßnahme 1.152a in dieser Höhe erwartet.

Da keine Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse erkennbar sind, ist nach Auskunft der Regierung von Mittelfranken (Besprechungsniederschrift vom 30.11.2011) die Baumaßnahme nicht zuwendungsfähig.

Folgelasten

Aus der Maßnahme bleiben die jährlichen Folgekosten gegenüber den dafür bereits bestehenden Ansätzen unverändert.