

Projekt Erneuerung der Hafenbrücken Sachstandsbericht Gesamtprojekt



Information zum Projekt Erneuerung der Hafenbrücken im Frühjahr 2021

Stand: April 2021
SÖR/1-B/4

Inhalt

0. Zusammenfassung.....	4
1. Anlass, Überblick und bisherige Beschlüsse	5
1.1 Anlass.....	5
1.2 Gesamtüberblick	5
1.3 Brisanz durch Schäden an Bestandsbauwerken	6
1.4 Beschlüsse Projekt, Planung und flankierende Maßnahmen.....	7
2. Ausgangslage Projektstudie	8
3. Entwicklung Bereich Frankenschnellweg.....	9
3.1 Aktueller Überblick Frankenschnellweg.....	9
3.2 Ergebnis Vorplanung Frankenschnellweg	9
3.3 Ergebnis Entwurfsplanung Frankenschnellweg	10
3.4 Entwurfsplanung Bereich Frankenschnellweg - zusätzliche Planungen von Bauwerken	12
3.5 Genehmigungsplanung Frankenschnellweg.....	12
3.6 Ausführungsplanung Frankenschnellweg.....	13
3.7 Behelfsbrücke Frankenschnellweg.....	13
4. Entwicklung Bereich Hafenstraße	14
4.1 Aktueller Überblick Hafenstraße.....	14
4.2 Ergebnis Vorplanung – Bereich Hafenstraße und Südwesttangente	15
4.3 Ergebnis der Entwurfsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente.....	17
4.4 Entwurfsplanung Bereich Hafenstraße - zusätzliche Planungen von Bauwerken	20
4.5 Genehmigungsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente	22
4.6 Ausführungsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente.....	22
4.7 Behelfsbrücken Bereich Hafenstraße und Südwesttangente.....	23
5. Kosten.....	24
5.1 Gesamtkosten.....	24
5.2 Erläuterung der Kostenänderungen	25
5.3 Risiken.....	26
6. Ausblick	27
6.1 Aktuelle Terminplanung	27
6.2 Abstimmungen mit anderen Projekte	27
7. Fazit.....	28

Abkürzungsverzeichnis

Sör	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
MDK	Main-Donau-Kanal
SWT	Südwesttangente
ABDN	Autobahndirektion Nordbayern
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
FSW	Frankenschnellweg
A73	Autobahn BAB A 73
AfV	Ausschuss für Verkehr
STW	Stützwand

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Luftbild mit Kennzeichnung der schadhafte Brückenbauwerke	5
Abbildung 2 - Brücke Frankenschnellweg – Bestand BW 1.190	6
Abbildung 3 - Sperrung des Rampenbauwerks West - Brücke FSW	7
Abbildung 4 - Konzeptskizze Baufeld für Verkehrsphase 2	8
Abbildung 5 - Frankenschnellweg Vorplanung Lageplan Verkehrsanlage	9
Abbildung 6 – Vorplanung Beschlussvariante – Stützen in optimierter Stellung.....	10
Abbildung 7 - Visualisierung BW 1.418 - Entwurf	11
Abbildung 8 - Kreuz Hafen - BW 1.200.....	12
Abbildung 9 - Visualisierung Hafenstraße- BW 1.416 im Vordergrund - Entwurf.....	14
Abbildung 10 – Vorplanung - Variante 7.2 mit LSA - Beschlussvariante	15
Abbildung 11 - Visualisierung MDK Variante III - Beschlussvariante	16
Abbildung 12 - Variante 3 - Stahlgeflecht – Beschlussvariante	17
Abbildung 13 - Lageplan 200 Verkehrsanlage Hafenstraße - Entwurf	18
Abbildung 14 - Visualisierung BW 1.416	18
Abbildung 15 -Visualisierung BW 1.417 - Entwurf	19
Abbildung 16 - Stützwände entlang der Südwesttangente (schwarz dargestellt)	20
Abbildung 17 - Lage Stützwand östlich MDK	21
Abbildung 18 - Lageplan - Bereich Unterführung BW 1.426	21
Abbildung 19 - Lage Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken.....	22
Abbildung 20 - Übergeordnete Baunebenkosten	25
Abbildung 21 - Zusätzliche und geänderte Bauwerke.....	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Gesamtkostenvergleich – Prognose	24
--	----

0. Zusammenfassung

- Die flankierenden Maßnahmen Ausbau der Knoten Wiener Straße / Marthweg und Saarbrückener Straße / AS Königshof sind baulich bereits realisiert.
- Die Entwurfsplanung für die Brücke Frankenschnellweg ist abgeschlossen. Die Genehmigungsplanung wurde im April 2021 eingereicht. Die Ausführungsplanung läuft bereits seit November 2020.
- Die Entwurfsplanung für die Brücken Hafenstraße befindet sich kurz vor dem Abschluss. Die Genehmigungsplanung wird kurzfristig eingereicht. Die Ausführungsplanung startet voraussichtlich im Mai 2021.
- Zahlreiche Optimierungen, Abstimmungen und Prüfungen wurden im Zuge der Entwurfsplanung vorgenommen. Hieraus resultiert nun eine technisch und wirtschaftlich ausgereifte Planung.
- Die verkehrlichen Verbesserungen sowohl für die Schifffahrt als auch für den Straßen- und Radverkehr haben zu einer für die Finanzierung maßgeblichen Fördermöglichkeit geführt.
- Die Anbindung an den Hafen sowie die Nutzbarkeit durch Fußgänger und Radfahrer konnte planerisch erheblich verbessert werden. Es wurde eine für viele Jahrzehnte dauerhafte, sichere und leistungsfähige Verbindung von und zum Hafen herausgearbeitet. Zahlreiche neue und auch zusätzliche Bauwerke sind im Rahmen der Planungen entstanden.
- Die Gesamtkosten betragen insgesamt rd. 238 Mio Euro.
- Aufgrund der Verbesserungen, der in Aussicht gestellten Kostenteilung mit der Bundeswasserstraßenverwaltung und der erwarteten Förderfähigkeit durch den Freistaat Bayern bleibt der städtische Anteil bei rd. 130 Mio Euro.
- Die weitere Projektumsetzung ist im Gange. Nach aktuellem Terminplan soll mit dem Bau der Behelfsbrücken Anfang 2022 und mit dem Brückenneubau in 2023 gestartet werden. Die Bauzeit der Hauptmaßnahmen beträgt je Bereich rd. 4 Jahre. Die Maßnahmen sollen parallel realisiert werden.

1. Anlass, Überblick und bisherige Beschlüsse

1.1 Anlass

Das Projekt hat sich seit der Projektstudie und seit den Beschlüssen auf Grundlage der Vorplanung weiterentwickelt. Mit der vertieften Entwurfsplanung wurden nicht nur neue Erkenntnisse gewonnen, sondern auch erforderliche Änderungen und Korrekturen vorgenommen, die maßgeblichen Einfluss auf den baulichen Umfang und die damit verbundenen Kosten und Termine haben. Es wurden Verbesserungen der Anbindung des Hafens, Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmer, Fördermöglichkeiten, Kostenteilungen mit der Bundeswasserstraßenverwaltung und zahlreiche technische und umwelttechnische Nachweise herausgearbeitet. Darüber zu berichten und die weiteren Schritte auf dem Weg zum Ersatzneubau der drei Großbrücken im Bereich des Nürnberger Hafens aufzuzeigen, ist Zweck dieses Berichts.

1.2 Gesamtüberblick

Einen kurzen Überblick über das Gesamtprojekt vermittelt die Videosequenz: [Link Video Hafenbrücken](#)



Abbildung 1 – Luftbild mit Kennzeichnung der schadhaften Brückenbauwerke

Drei Brücken im Bereich des Nürnberg Hafens sind gemäß gutachterlicher Prüfung Spannbetonbrücken aus den Jahren um 1970 mit spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl, denen nur noch eine zeitlich sehr begrenzte Nutzungsperspektive eingeräumt wird.

Folgende drei Brücken sind betroffen:

- Brücke Frankenschnellweg über den Main-Donau-Kanal (MDK) und die Südwesttangente (SWT) – Bestandsbauwerk BW 1.190
- Brücke Hafenstraße über MDK – Bestandsbauwerk BW 1.188
- Brücke Hafenstraße über SWT – Bestandsbauwerk BW 1.189

Das Ziel ist es, die Verbindung von und zum Hafen sicher zu gewährleisten und das Versagensrisiko der maroden Bestandsbauwerke durch Ersatzbauwerke schnellstmöglich zu beseitigen.

Sie stellen derzeit ein hohes verkehrliches und wirtschaftliches Gefahrenpotenzial dar, da weitere verkehrliche Einschränkungen bis hin zu Bauwerkssperrungen bei weiterer Verschlechterung des Bauwerkszustandes nicht ausgeschlossen werden können.

Die Brücken haben für die Nürnberger Infrastruktur, die gesamte Metropolregion und insbesondere den Hafen einschließlich der hafennahen Gewerbebetriebe eine hohe Bedeutung. Ein Großteil des Verkehrs von und zum Nürnberg Hafen fließt über die Hafenstraße. Die Buslinien 60, 67, 98 und N6 verlaufen im näheren Projektbereich. Insbesondere die Bewohnenden der Stadtteile Eibach, Maiach, Reichelsdorf, Reichelsdorfer Keller, Katzwang und umliegender Stadtteile nutzen die Hafenstraße und den Frankenschnellweg als Verbindung in Richtung Innenstadt.

1.3 Brisanz durch Schäden an Bestandsbauwerken

Im Rahmen der jährlichen Sonderprüfungen der Bestandsbauwerke Brücke Hafenstraße über MDK (BW 1.188), Brücke Hafenstraße über SWT (BW 1.189) und Brücke Frankenschnellweg über MDK und SWT (BW 1.190) ist zu erkennen, dass sich der Zustand der Bauwerke weiter verschlechtert.



Abbildung 2 - Brücke Frankenschnellweg – Bestand BW 1.190

Insbesondere das BW 1.190, die Brücke Frankenschnellweg über MDK und SWT verschlechtert sich relativ schnell. Wegen der maroden Entwässerungsanlagen kam es bereits zu einer Sperrung kurzer Dauer aufgrund der Hinterspülung eines Widerlagers. Zur endgültigen Sperrung der Rampen von Fürth in Richtung Eibach kam es dann im April 2019 wegen Betonabplatzungen und bereits schadhafter Spannglieder. Die Tragfähigkeit der Rampe konnte nur mehr für das Eigengewicht der Brücke nachgewiesen werden.

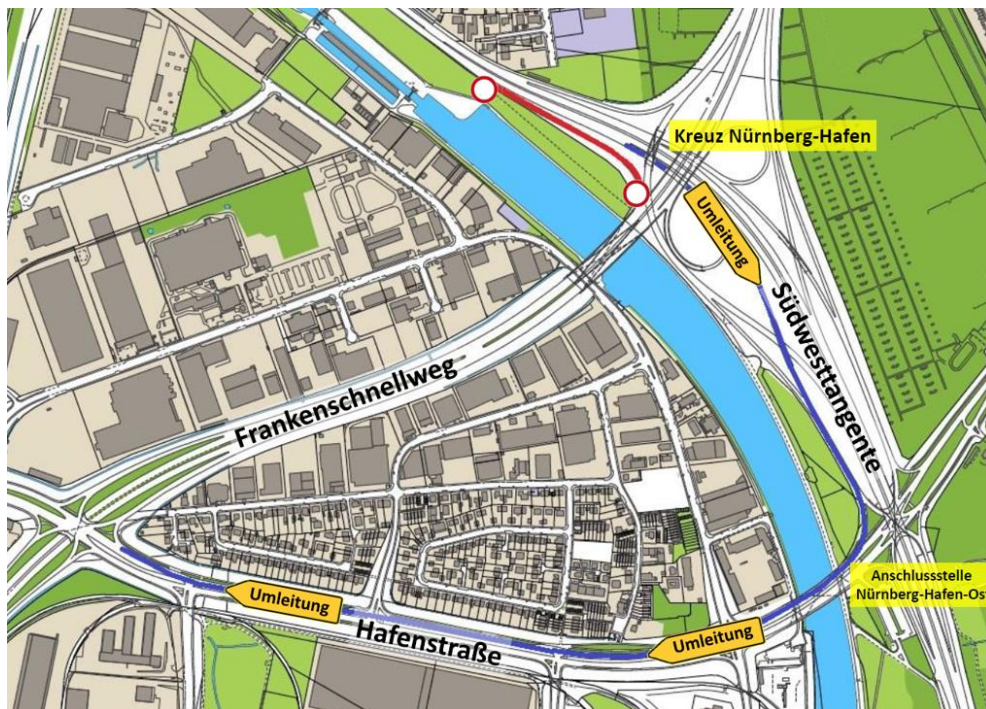


Abbildung 3 - Sperrung des Rampenbauwerks West - Brücke FSW

Eine Übergangskonstruktion (zwischen Widerlager und Brückenüberbau) musste 2020 bereits notgetauscht werden. Aktuell erfolgen im Februar und März 2021 weitere Notreparaturen an den Übergangskonstruktionen des BW 1.190. Hierzu müssen wiederum Spuren gesperrt werden.

Das Risiko für weitere Sperrungen nimmt weiter zu. Es wird daher weiter mit Hochdruck an einem baldigen Baubeginn gearbeitet. Als Lösungsstrategie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der Anbindung des Hafengebiets wird die Planfeststellung Brücke Frankenschnellweg und die Behelfsumfahrung an der Hafenstraße mit höchster Priorität vorangetrieben. Andere Teilleistungen folgen in der Priorisierung.

1.4 Beschlüsse Projekt, Planung und flankierende Maßnahmen

- Stadtratsbeschluss Projektumsetzung vom 29.07.2015
- Beschluss AfV Straßenpläne Ausbau Knoten Saarbrückener Straße / AS Königshof vom 03.12.2015 sowie Beschluss AfV Straßenpläne Ausbau Knoten Wiener Straße / Marthweg
- Beschluss SÖR/WA Vergabe Projektsteuerung vom 21.12.2016
- Beschlüsse SÖR/WA Vergabe Planungen vom 24.03.2017
- Beschluss AfV Straßenbahn nach Kornburg vom 14.12.2017
- Beschlüsse AfV Straßenplan Frankenschnellweg und Hafenstraße vom 03.05.2018
- Stadtratsbeschlüsse Vorplanung Brückenbauwerke vom 25.07.2018

2. Ausgangslage Projektstudie

Variante IV-A: Phase 2
 Dauer: 24 Monate
 Ziel: Behelfsbrücken nutzbar,
 Rück- und Neubau Brücke
 FSW und Hafenstraße

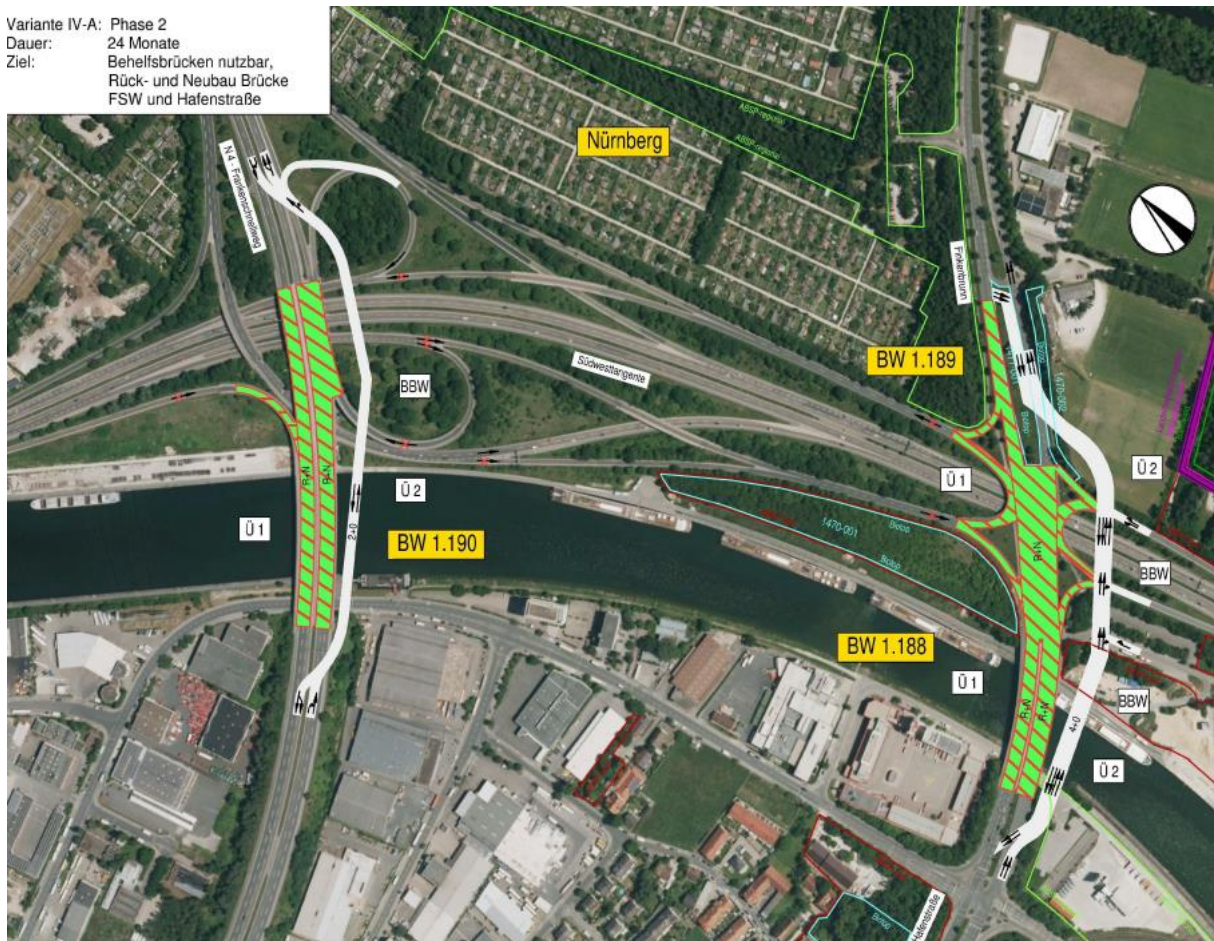


Abbildung 4 - Konzeptskizze Baufeld für Verkehrsphase 2

Im Rahmen der Projektstudie wurden verschiedene Varianten der Projektdurchführung ausgearbeitet. Die Beschlussvariante sieht ein zeitgleiches Bauen im Bereich Brücke Frankenschnellweg und Brücken Hafenstraße vor. Dazu war im Bereich Frankenschnellweg eine Behelfsbrücke mit je Fahrtrichtung einer Fahrspur vorgesehen. Im Bereich Hafenstraße waren Behelfsbrücken mit je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren und beidseitigem Fuß- und Radweg vorgesehen.

3. Entwicklung Bereich Frankenschnellweg

3.1 Aktueller Überblick Frankenschnellweg

Von August 2018 bis Juli 2019 wurde die Entwurfsplanung Brücke und Straße Frankenschnellweg erstellt, die zugehörige Kostenberechnung wurde aufwendig geprüft. Im Sommer 2020 konnte Einvernehmen mit dem Planer erzielt werden.

Der Entwurf stellt eine sehr wirtschaftliche und technisch solide Planung dar. Durch den gewählten Querschnitt und die Bauweise der Brücke als Stahlverbundbrücke bestehend aus zwei getrennten Überbauten entstand eine schlanke und für die vorhandenen Randbedingungen optimierte Lösung.

Die Genehmigungsplanung in Form eines Feststellungsentwurfs für die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen mitsamt der Umweltverträglichkeitsstudie dauert aktuell noch an und soll in den nächsten Wochen zum Abschluss kommen. Die Ausführungsplanung begann im November 2020. Das Planfeststellungsverfahren dauert bis zum Beschluss durch die Regierung von Mittelfranken voraussichtlich mindestens 12 Monate. Im Sommer 2021 wird der Zuwendungsantrag bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht. Erst mit vorhandenem Baurecht, einer Kreuzungsvereinbarung und einem Zuwendungsbescheid kann mit der Vergabe der Bauleistungen begonnen werden. Baubeginn ist dann für 2023 geplant. Die Bauzeit beträgt rd. 4 Jahre.

Nach der Erneuerung steht wieder ein sicherer, leistungsfähiger und für viele Jahrzehnte solider Verkehrsweg zur Verfügung.

3.2 Ergebnis Vorplanung Frankenschnellweg

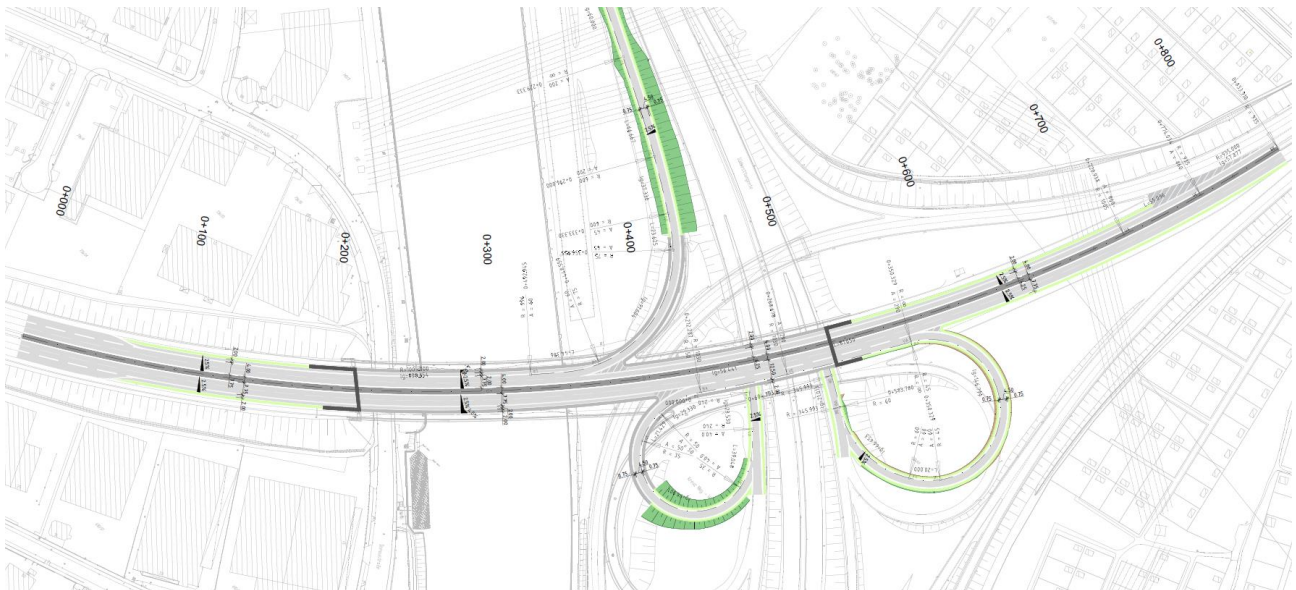


Abbildung 5 - Frankenschnellweg Vorplanung Lageplan Verkehrsanlage

Die Achse des Frankenschnellwegs bleibt durch die Neuplanung annähernd unverändert. Wesentliche Veränderung zwischen dem Bestand und der Neuplanung der Straße ist die Reduzierung von je einer Fahrspur je Fahrtrichtung im Brückenbereich und unmittelbar davor und dahinter. Hierbei wird den heutigen und zukünftigen Anforderungen an die benötigte Leistungsfähigkeit, der

Wirtschaftlichkeit und dem Umweltschutz Rechnung getragen. Der Frankenschnellweg endet am Kreisverkehr im Bereich des südlichen Hafengebiets an der Wiener Straße. Die in den 1960er Jahren angenommenen Verkehrsprognosen sind für diesen Bereich des Frankenschnellwegs nicht eingetreten. Der Grund dafür ist die nicht umgesetzte Verbindung einer Schnellstraße in Richtung Schwabach und Roth. Die Verkehrsprognosen für 2030 führen zu einer Fahrspurreduzierung. Die Verkehrsanlage ist ausreichend leistungsfähig.

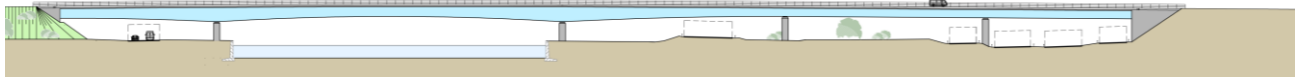


Abbildung 6 – Vorplanung Beschlussvariante – Stützen in optimierter Stellung

Grundsätzlich wird bei der Neuplanung die Bestandsbrücke abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Wesentliche Änderung zwischen dem Bestand und der Neuplanung ist die Reduzierung der Breiten, da je Fahrtrichtung eine Richtungsspur entfallen kann. In der Seitenansicht ist der Entfall einer Stützenachse zu erkennen. Der Ersatzneubau wurde an den Stand der Technik angepasst. Die Konstruktionsweise wird bei der Neuplanung eine andere als beim Bestandsbauwerk. Es wird je Fahrtrichtung ein Stahlhohlkasten mit Betonplatte geplant und damit die bestehenden vorgespannten Plattenbalken aus Spannbeton ersetzt. Eine Vorspannung ist zukünftig nicht mehr vorgesehen.

3.3 Ergebnis Entwurfsplanung Frankenschnellweg

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde die Planung im Detaillierungsgrad erweitert. Zahlreiche Abstimmungen zum Beispiel zu den Belangen Verkehr, Verkehrssicherheit, Schifffahrt, Umwelt, Leitungen, Entwässerung, Lärm, Lufthygiene, Baugrund, Wirtschaftlichkeit und Baurechtschaffung wurden durchgeführt. Die Rampen wurden innerhalb der aktuellen Regelwerke und innerhalb der geometrischen Randbedingungen wirtschaftlich, fahrdynamisch und verkehrssicher optimiert. Grundsätzlich bleibt der Straßenplan wie vom AfV am 3. Mai 2018 beschlossen.

Der FSW wird auf einer Länge von ca. 850 m umgebaut, wird aber nur in seiner Gradienten und nicht in seiner Lage angepasst. Der Umbaubereich beginnt ca. 250 m vor dem MDK und endet ca. 860 m weiter Richtung stadteinwärts, beim Abzweig in Richtung SWT.

Auf der Brücke FSW erfolgt gegenüber dem Bestand eine Spurreduzierung je Richtung. Richtung Süden wird der neue Regelquerschnitt im Anschluss an das Brückenbauwerk noch auf ca. 170 m weitergeführt. Nach einer Verziehungslänge von ca. 30 m erfolgt der Anschluss an den Bestand. Auch die bestehende, östliche Ausfahrtsrampe (Rampe Nordost) vom FSW zur SWT wird rückgebaut und ersetzt. Die Baulänge der neuen Rampe beträgt ca. 350 m.

Der momentan bestehende Trennstreifen zwischen den Richtungsfahrbahnen stadteinwärts und der Ein- und Ausfädelspur zwischen östlicher und zur nordöstlichen Rampe entfällt. Der östliche Verflechtungsstreifen wird um ca. 50 m verlängert, um die Sicherheit beim Ein- und Ausfahren zu erhöhen.



Abbildung 7 - Visualisierung BW 1.418 - Entwurf

Vorrangig bei der Entwurfsplanung des Bauwerks BW 1.418 war eine wirtschaftliche und dauerhafte Bauweise sowie die Gewährleistung des bauzeitlichen Verkehrs. Die Unterhaltsbelange wurden berücksichtigt, weshalb ein begehbare Stahlhohlkasten mit Betonplatte zur Ausführung kommt. Die Rampen werden aufgrund der kleinen Querschnitte luftdicht und nicht begehrbar ausgeführt. Die Stützen im Bereich des MDK werden von der Ufermauer des Kanals zurückversetzt. Hierdurch erfolgt eine klare Trennung der Baulast Ufermauer und Brücke.

Sowohl die bestehende (BW 1.190), als auch die neue Brücke (BW 1.418) bestehen aus zwei getrennten Überbauten, an welche jeweils eine Rampe anschließt. Der Brückenneubau hat eine Länge von ca. 320 m. Das Bauwerk der Rampe Ost weist eine Länge von ca. 86 m auf, für das Bauwerk der Rampe West ist eine Länge von ca. 114 m vorgesehen.

Die westliche Rampe (Rampe West) wird im Zuge des Brückenabbruchs rückgebaut und mit einer Länge von ca. 200 m nahezu in Bestandslage neu hergestellt. Die bestehende, östliche Zufahrtsrampe (Rampe Ost) von der SWT zum FSW hin wird zunächst abgebrochen und durch eine neue ersetzt, welche eine Baulänge von ca. 250 m hat.

3.4 Entwurfsplanung Bereich Frankenschnellweg - zusätzliche Planungen von Bauwerken



Abbildung 8 - Kreuz Hafen - BW 1.200

Das Brückenbauwerk BW 1.200 befindet sich im Kreuz Nürnberg Hafen. Es überführt den Frankenschnellweg über die Südwesttangente für den Verkehr von Nürnberg in Richtung Feucht. Es soll vor der Hauptmaßnahme Ersatzneubau BW 1.418 Brücke Frankenschnellweg über Main-Donau-Kanal und Südwesttangente saniert werden. Die Maßnahme kommt als flankierende Maßnahme zum Projekt zusätzlich hinzu.

3.5 Genehmigungsplanung Frankenschnellweg

Aufgrund der jüngeren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 24.11.2016 (C-645/15)) hat die Regierung von Mittelfranken für das Projekt vorsorglich die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) empfohlen, da nicht völlig ausgeschlossen werden kann, dass der Ersatzneubau der Brücke im Zuge der Kreisstraße N4 im europarechtlichen Sinn als (UVP-pflichtiger) „Bau einer Schnellstraße“ zu qualifizieren sein könnte. Die UVP wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Hierfür wurden umfangreiche Gutachten zu den Themen Umwelt (z.B. LBP, saP, UVS, FFH etc.), Lärm, Lufthygiene und Verkehr erstellt. Insbesondere die Betrachtung von baustelleninduzierten Verdrängungsverkehren im größeren Bereich um das Projekt bedeutet eine intensive und langwierige Planung der Bauzustände, Bauabläufe, Verkehrsprognosen und Lärmmodelle für den gesamten Projektbereich und die gesamte Bauzeit. Die Lärmmodellierung konnte im September 2020 auf Basis der Entwurfsplanung aller detailliert ausgearbeiteter Bauphasen begonnen werden. Aufgrund von Anpassungen der Planungen Hafenstraße kam es zu zeitlichen Verschiebungen bei der Planung der Frankenschnellwegbrücke. Für den Bereich Frankenschnellweg wird damit gerechnet, den Feststellungsentwurf im April/Mai 2021 einzureichen. Ausschreibung und Vergabe sind abhängig vom Feststellungsbeschluss. Erst wenn dieser rechtskräftig und ohne aufschiebende Klage vorliegt, kann mit der Ausschreibung der Bauleistung begonnen werden.

3.6 Ausführungsplanung Frankenschnellweg

Für den Bereich Brücke Frankenschnellweg wurden bei der Planungsgemeinschaft die Leistungen zur Ausführungsplanung abgerufen. Die Ausführungsplanung begann im November 2020 und wird geplant im März 2022 abgeschlossen sein. Die Vorbereitung der Vergabe soll sobald möglich abgeschlossen werden, um schnellstmöglich mit der Ausschreibung beginnen zu können. Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe können durch den Planer parallel erstellt werden.

3.7 Behelfsbrücke Frankenschnellweg

Bestätigt durch einen Prüfenieur, konnte bei der Brücke Frankenschnellweg die ursprünglich benötigte Behelfsbrücke mithilfe statischer Nachrechnungen entfallen. Das Bestandsbauwerk kann nunmehr während dem Brückenneubau halbseitig weiter genutzt werden.

4. Entwicklung Bereich Hafenstraße

4.1 Aktueller Überblick Hafenstraße

Von August 2018 bis Frühjahr 2021 werden die Entwurfsplanungen Brücken Hafenstraße und Südwesttangente erstellt. Hieraus entsteht eine deutliche Verbesserung des gesamten Knotens Hafenstraße und Südwesttangente. Durch die geplante Lösung wird die Leistungsfähigkeit der Verbindung von der Autobahn zum Hafen Nürnberg deutlich verbessert. Zahlreiche neue Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger werden geschaffen. Die Sicherheit für Radfahrer wird durch eine teilweise höhenfreie Radwegführung erhöht. Für die Schifffahrt wird eine höhere Durchfahrts-höhe erreicht. Dadurch können Kollisionen von Schiffen mit der Brücke verhindert werden. Mit den architektonisch sehr ansprechend gestalteten Brücken wird eine deutliche Aufwertung des Stadtbilds erreicht. Ein Portal nach Nürnberg entsteht für die mit Landfahrzeugen oder mit dem Schiff nach Nürnberg kommenden Gäste und Einwohner.



Abbildung 9 - Visualisierung Hafenstraße- BW 1.416 im Vordergrund - Entwurf

Die Kostenberechnung befindet sich noch in der Prüfung. Für die Baugenehmigung der Ortsstraße Hafenstraße ist ein Wasserrechtsverfahren notwendig. Die Vergabe für den Bau der beim Brückenneubau erforderlichen Behelfsbrücken soll möglichst noch in 2021 erfolgen. Damit wird zeitnah eine Ausweichmöglichkeit bereitgestellt, um mögliche weitere Sperrungen der Bestandsbrücken kompensieren zu können. Damit soll eine dauerhaft sichere Anbindung an den Hafen gewährleistet werden. Dies soll als Vorsorgemaßnahme vor der Hauptmaßnahme mit Unbedenklichkeitsbescheinigung der Regierung von Mittelfranken erfolgen. Rückbau und Ersatzneubau erfolgen, sobald die Behelfsumfahrung in Betrieb gegangen ist. Im Sommer 2021 soll der Zuwendungsantrag bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht werden.

Erst mit vorhandenem Baurecht, einer Kreuzungsvereinbarung und einem Zuwendungsbescheid kann mit der Vergabe der Bauleistungen begonnen werden.

Baubeginn der Hauptmaßnahme ist für 2023 geplant. Die Bauzeit beträgt ca. 4 Jahre.

Nach der Erneuerung steht ein sicherer, leistungsfähiger und für viele Jahrzehnte solider und optisch ansprechender Verkehrsweg zur Verfügung.

4.2 Ergebnis Vorplanung – Bereich Hafenstraße und Südwesttangente

Ausgehend vom Vorschlag der Verwaltung für die Ausbildung des Knotens Hafenstraße/SWT/A73 hat die beauftragte Planungsgemeinschaft auch die Leistungsfähigkeit des Vorschlags bewertet. Daraus resultierte keine ausreichende Leistungsfähigkeit für einen Neubau. Daraufhin wurden zahlreiche Varianten überlegt, skizziert und rechnerisch die Leistungsfähigkeit nachgewiesen. Die Bewertung der Varianten ergab, dass Variante 7.2 insgesamt betrachtet die beste Variante darstellt. Hierbei wurden zahlreiche zusätzliche Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr eingeplant. Die Leistungsfähigkeit insbesondere von und zur Autobahn A73 wurde deutlich verbessert. Die langen Rückstaus an der Rampe von der Autobahn in Richtung Hafen werden damit zukünftig vermieden. Diese Variante wurde in der Verwaltung abgestimmt und im AfV vom 3. Mai 2018 beschlossen.

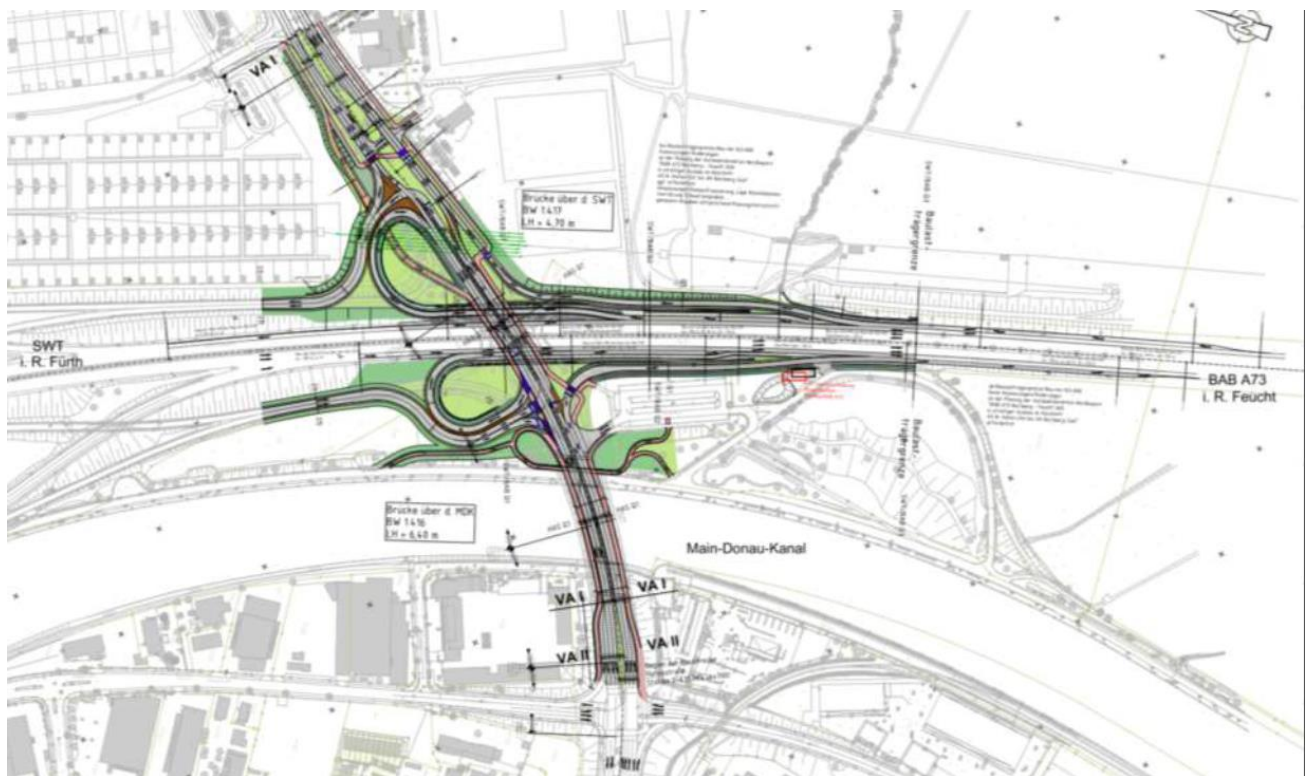


Abbildung 10 – Vorplanung - Variante 7.2 mit LSA - Beschlussvariante

Im Zuge der Planungen und Abstimmungen zwischen der Stadt Nürnberg und der Autobahn zur A 73 und der Anschlussstelle Hafen Ost / Hafenstraße / Finkenbrunn haben sich Änderungen ergeben. Ausgelöst durch die Nachweise der Leistungsfähigkeit des Knotens hat sich im Zuge der Vorplanung eine Beschlussvariante mit zusätzlichen Aus- und Einfahrtsrampen ergeben. Es resultierte dabei, dass ein Durchführen der durch die Autobahn hergestellten Sechsstreifigkeit bis zum Kreuz Hafen die Verbindungen vom Süden und die Stauanfälligkeit des Knotens Hafen-Ost / Kreuz Hafen deutlich reduziert. Somit hat sich der Planungsumgriff von der Hafenstraße auf die Südwesttangente hier deutlich erweitert.

Im Rahmen der Vorplanung wurden zahlreiche Brückenlösungen überlegt und skizzenhaft dargestellt. Mittels einer Bewertungsmatrix wurde hierfür eine Eignungsreihung erstellt. Die am besten bewertete Variante wurde im Stadtrat am 25. Juli 2018 vorgestellt und beschlossen.

Brücke über MDK



Abbildung 11 - Visualisierung MDK Variante III - Beschlussvariante

Die Beschlussvariante unterscheidet sich von den Bestandsbauwerken erheblich. Anstatt des bisher in Längsrichtung geteilten Überbaues, ist nunmehr nur ein ganzheitlicher Überbau vorgesehen. Die Breite und die Länge des Bauwerks konnten dabei reduziert werden. Die vorgespannten Plattenbalken des Bestands mit untenliegendem Tragwerk werden durch obenliegende Fachwerke aus Stahl ersetzt. Die Fahrbahnplatte besteht aus einem Stahlverbundquerschnitt (Stahlträger unten / Betonplatte oben). Dadurch erhöht sich die Durchfahrtshöhe für die Schifffahrtsstraße. Die Pfeiler am Ufer entfallen zukünftig, aus der bisher dreifeldrigen Brücke wird eine Einfeldbrücke. Die vom Ufer abgerückten Widerlager befinden sich außerhalb des Sicherheitsraumes der Schifffahrt.

Brücke über SWT



Abbildung 12 - Variante 3 - Stahlgeflecht – Beschlussvariante

Die Beschlussvariante unterscheidet sich von den Bestandsbauwerken erheblich. Wegen der optimierten Spurenanzahl bei der Neuplanung reduziert sich die Breite des Bauwerks. Die bisher vorhandene Mittelstütze entfällt, die Brücke wird in Stahl ausgeführt. Die Länge des Bauwerks wird deutlich vergrößert, um die angepasste Verkehrsanlage der Südwesttangente und der neuen Ein- und Ausfahrtsrampen überbrücken zu können.

4.3 Ergebnis der Entwurfsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente

Die Entwurfsplanung der Verkehrsanlage wurde durch die beauftragte Planungsgemeinschaft zunächst von August 2018 bis März 2019 erstellt. Im Rahmen der Entwurfsplanung wurde die Planung im Detailierungsgrad erweitert.

Zahlreiche Abstimmungen zum Beispiel zu den Belangen Verkehr, Verkehrssicherheit, Schifffahrt, Umwelt, Leitungen, Entwässerung, Lärm, Lufthygiene, Baugrund, Wirtschaftlichkeit und Baurechtschaffung wurden durchgeführt.

Zahlreiche neue Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr sind unter anderem das Ergebnis der Entwurfsplanung. Eine zusätzliche Brücke wurde für die Fuß- und Radwegführung im Bereich Finkenbrunn in Fahrtrichtung Hafen / Eibach erforderlich. Hierdurch entfällt eine höhengleiche Kreuzung mit dem Straßenverkehr. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten mittels Lichtsignalanlage bei den Kleingärten und Sportplätzen im Finkenbrunn sind eingeplant. Abstimmungen zur Barrierefreiheit haben stattgefunden. Es sollen die Bushaltestellen vor und hinter dem Projektbereich barrierefrei umgebaut werden, damit der Bereich insbesondere für Blinde sicherer zu passieren ist. Die vorgelegte Planung wurde geprüft. Zahlreiche Anmerkungen zur Entwurfsplanung Verkehrsanlage mit Entwässerung führten im Weiteren zur Hinzunahme eines Verkehrssicherheitsauditors. Die Planungen mussten daraufhin in vielen Details grundlegend überarbeitet werden. Insbesondere die Details zu Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Umweltbelangen und der Entwässerung mussten grundlegend angepasst und abgestimmt werden.

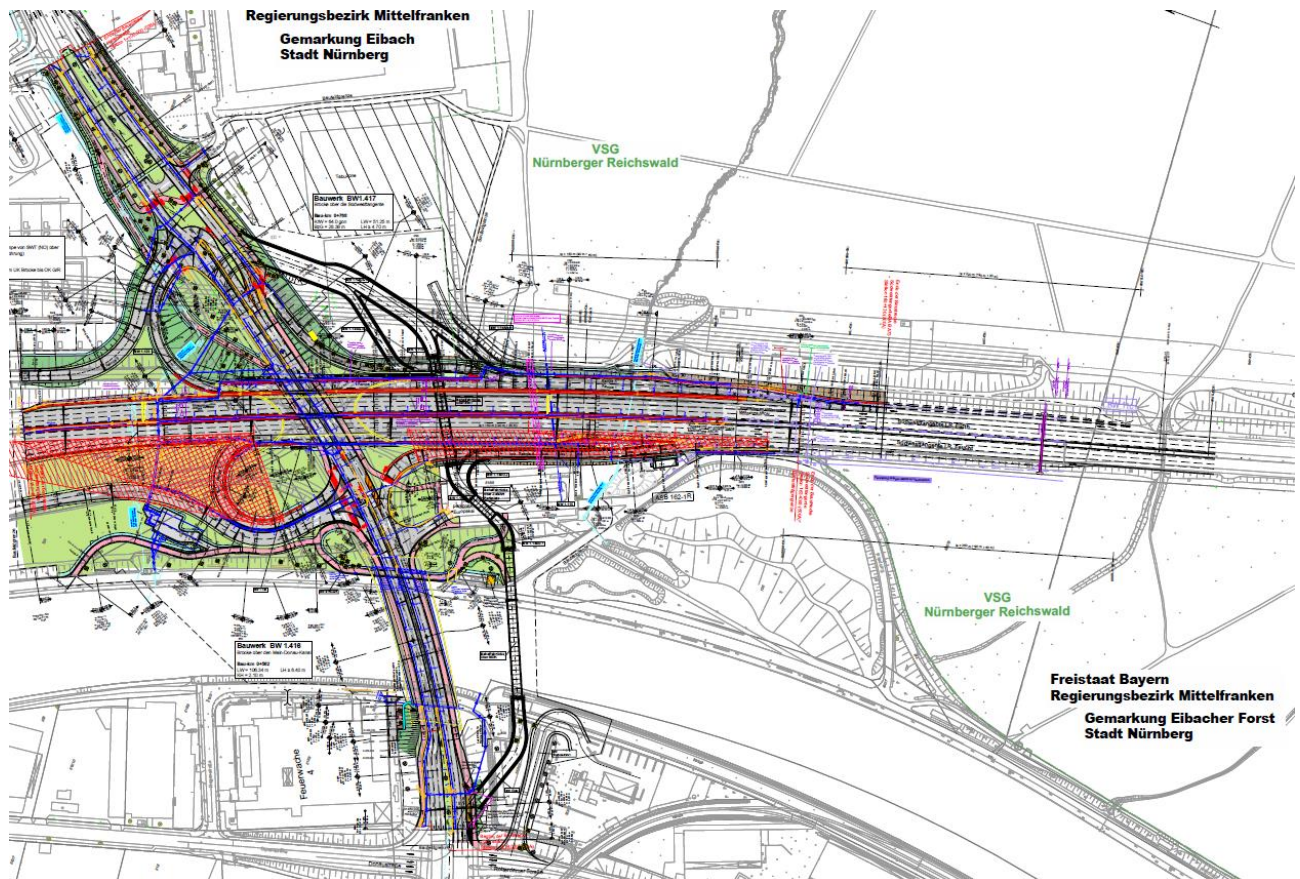


Abbildung 13 - Lageplan 200 Verkehrsanlage Hafenstraße - Entwurf

Die am 25.07.2018 beschlossenen Brückenvarianten wurde im Rahmen der Entwurfsplanung weiter ausgearbeitet. Umfassende statische Berechnungen wurden erstellt und bereits im Rahmen der Entwurfsplanung von einem Prüfenieur geprüft. Ein Beleuchtungskonzept wurde erstellt.

Brücke über MDK



Abbildung 14 - Visualisierung BW 1.416

Das neue Brückenbauwerk BW 1.416 überführt die Hafenstraße mit zwei je Fahrtrichtung getrennten Fahrspuren von Ost nach West über den Europakai, den Main-Donau-Kanal und die Regensstraße. Zusätzlich ist auf beiden Seiten auf den Brückenkappen ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Zusätzlich verläuft ein Rad- und Gehweg zwischen dem Europakai (Anlegerbereich) und der östlichen Widerlagerwand unter der Brücke.

Bei dieser Variante besteht der einteilige Überbau aus einem Stahltragwerk. Die Fahrbahnplatte wird dabei als Stahlbeton-Verbund-Platte ausgeführt und liegt auf fischbauchförmigen Querträgern auf. Diese Querträger spannen zwischen den beiden außenliegenden Längsträgern. Darüber befindet sich ein räumliches Fachwerk aus mehreren geneigten elliptischen Stahlringen. Diese Ringe erzeugen im Querschnitt eine Art Fachwerkkröhre, durch die die Fahrbahn geführt wird. Das Fachwerk ist über die gesamte Länge regelmäßig aufgebaut.

Spartenverlegungen wurden geplant und teilweise bereits baulich realisiert. Für den Bau eines Spartendükers vom Parkplatz Anlegestelle zum Parkplatz der Feuerwache 4 musste zunächst ein Ersatzparkplatz für die Feuerwehr hergestellt werden.

Brücke über SWT



Abbildung 15 -Visualisierung BW 1.417 - Entwurf

Das Bauwerk BW 1.417 überführt die Hafenstraße über die Südwesttangente. Der Ersatzneubau wird als Einfeldbauwerk ohne Längsfuge mit einteiligem Überbau geplant. Die nutzbare Brückenbreite jeweils zwischen den Geländern und dem Mittelstreifen ergibt sich aus zwei Fahrspuren der Hafenstraße zuzüglich beidseitiger Geh-Radwege.

4.4 Entwurfsplanung Bereich Hafenstraße - zusätzliche Planungen von Bauwerken

Die Ergebnisse der Projektstudie waren in Teilbereichen naturgemäß zur frühen Planungsphase und dem Charakter einer Studie noch nicht vollständig. Im Zuge der Planungen wurde deutlich, dass insbesondere im Bereich Hafenstraße zusätzliche Stützwände und eine Fuß- und Radwegunterführung (BW 1.426) erforderlich werden. Die Fortsetzung der Spursubtraktion in Richtung FSW und Fürth sowie die Spurergänzung vom FSW in Richtung Feucht führen zu einer deutlichen Erweiterung des Projektumfangs im Bereich der Südwesttangente. Die Montagefläche zur Herstellung der neuen Brücke BW 1.416 Hafenstraße über MDK und der dafür notwendigen Verbauten entstanden im Rahmen der Bauphasenplanung. Die Planung der Entwässerung brachte den Bedarf eines neuen Regenrückhaltebeckens und eines Regenklärbeckens hervor. Nachfolgend werden die Bauwerke und Bereiche näher beschrieben.

Durch den Ersatzneubau der Brücke Hafenstraße über SWT und die Neugliederung des Verkehrsraums am Knoten Hafen/Ost mit den Aus- und Einfahrtsrampen von der SWT zu Finkenbrunn/Hafenstraße ergibt sich die strategische Notwendigkeit, die Verbindung von der südlichen Südwesttangente zum Kreuz Hafen mittels verlängerter Ausfahrt mit Spursubtraktion zum FSW sowie verlängerter Einfahrtspur vom FSW in Richtung Feucht als Spurergänzung, die sich an den sechsstreifigen Ausbau der A73 anschließt. Dies soll im Zuge des Projekts Erneuerung der Hafenbrücken mit realisiert werden. Grundlage dafür ist der Beschluss des AfV vom 03.05.2018.

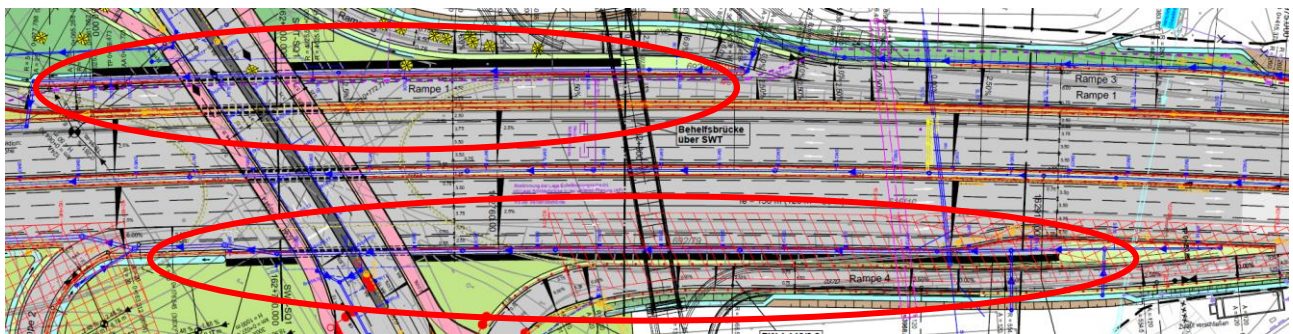


Abbildung 16 - Stützwände entlang der Südwesttangente (schwarz dargestellt)

Entlang der Südwesttangente wird im Anschluss an die Widerlager die Errichtung von vier Stützwänden erforderlich.

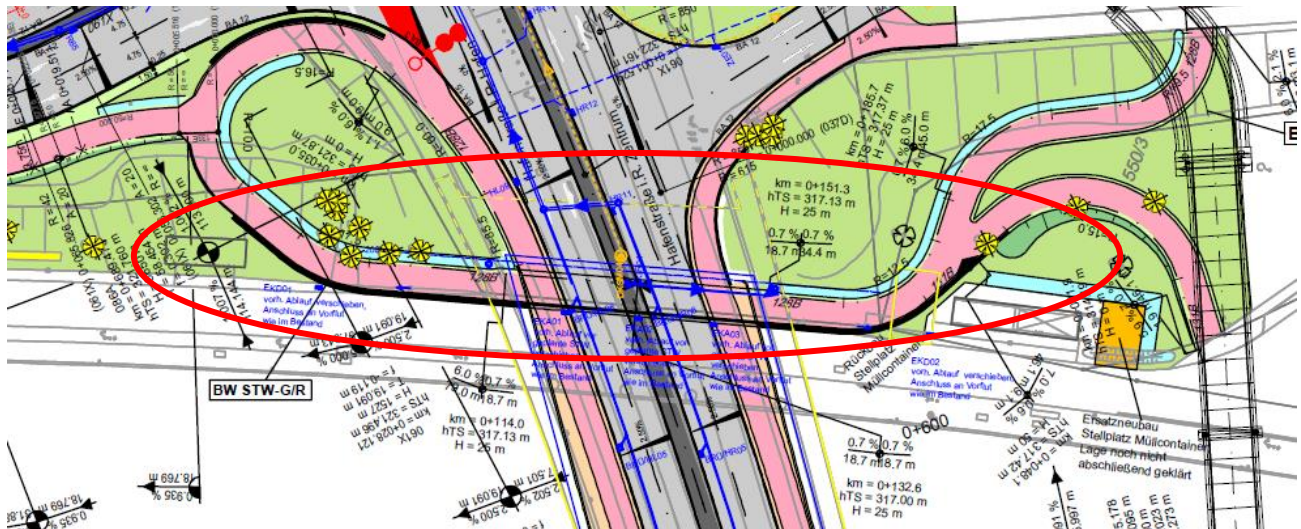


Abbildung 17 - Lage Stützwand östlich MDK

Die Stützwand am Main-Donau-Kanal stützt den Geh- und Radweg, welcher von Norden in Richtung Süden unter der Hafenstraße unmittelbar vor dem östlichen Widerlager der MDK-Brücke geführt wird. Sie grenzt unmittelbar an das Gebäude der Hafenaufsicht.

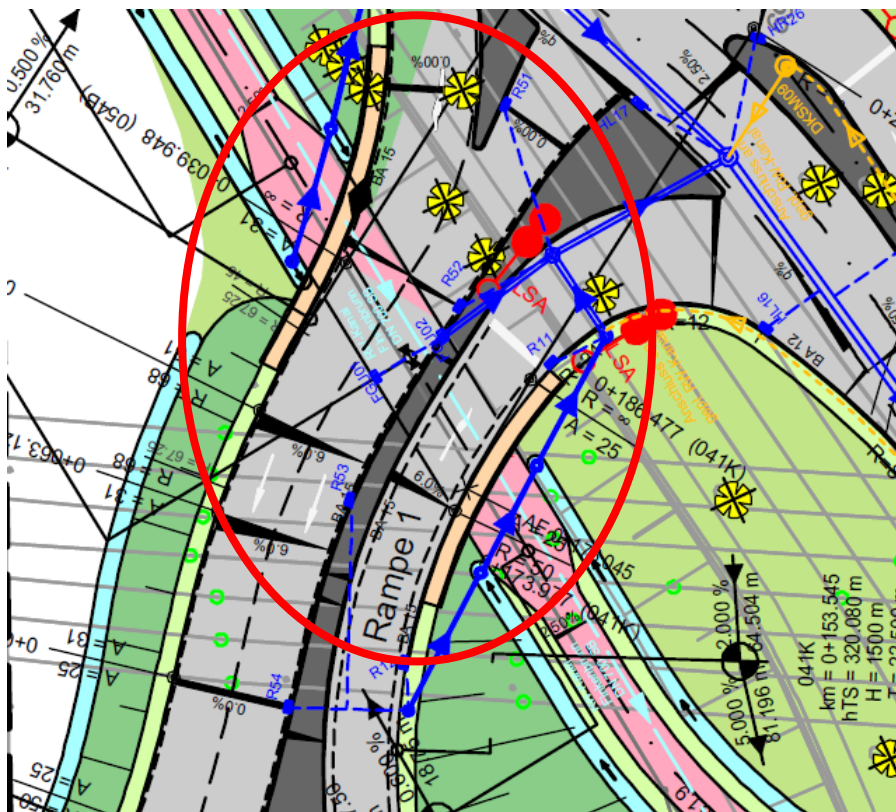


Abbildung 18 - Lageplan - Bereich Unterführung BW 1.426

Das Bauwerk BW 1.426 überführt die Rampe Nordost über einen Geh-Radweg. Dieser wird neu errichtet und ist im Bestand noch nicht enthalten. Hierdurch wird eine höhenfreie Querung für die Fußgänger und Radfahrer geschaffen.

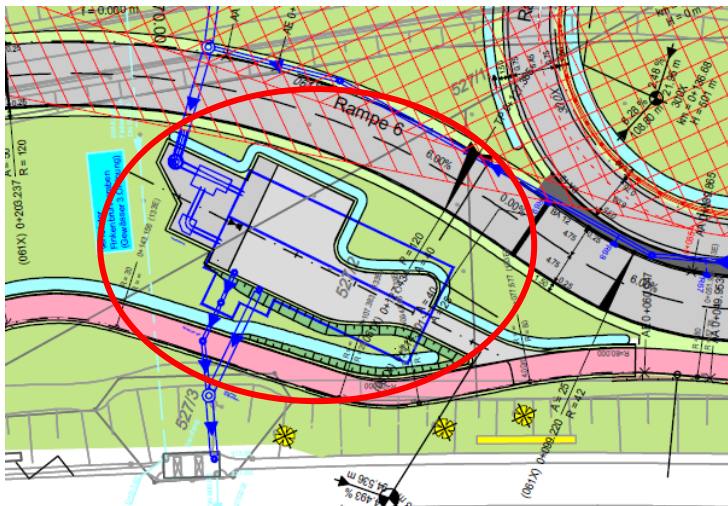


Abbildung 19 - Lage Regenklärbecken und Regenrückhaltebecken

Im Rahmen der Neuplanung der Verkehrsanlage wurden zahlreiche Ansätze für die Entwässerung untersucht. Vorrangig wurde versucht, das Regenwasser möglichst versickern zu lassen. Das Versickern ist in einigen Bereichen der Hafenstraße und des Finkenbrunn sowie in den Rampenbereichen möglich. Im Bereich der Südwesttangente und der Brücken ist ein Versickern nicht möglich. Das anfallende Regenwasser dieser Bereiche östlich der des BW 1.416 wird gesammelt und über ein zusätzlich erforderliches Regenrückhaltebecken mit nebenliegendem Regenklärbecken in den bereits vorhandenen und anzupassenden Sandfang dem Main-Donau-Kanal eingeleitet. Im Bereich westlich der Brücke Hafenstraße über den MDK wird das Regenwasser über Sedimentationsanlagen in den Main-Donau-Kanal eingeleitet.

Bei der Bauablaufplanung wurde deutlich, dass die Brücke Hafenstraße über MDK (BW 1.416) nicht an Ort und Stelle erstellt werden kann. Die Konstruktion muss seitlich vormontiert werden. Es werden hierfür ein Abtrag von zirka 40.000 Kubikmeter Erdmaterial erforderlich. Nach der Herstellung der Brücke, des Rückhaltebeckens und des Klärbeckens, wird hier wieder ähnlich viel Erdmaterial aufgefüllt.

4.5 Genehmigungsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente

Die Genehmigungsplanung für den Projektbereich Hafenstraße erfolgt über ein Wasserrechtsverfahren. Hierfür wurden umfangreiche Gutachten zu den Themen Umwelt (z.B. LBP, saP, FFH etc.), Lärm, Lufthygiene und Verkehr erstellt. Nach Abschluss der Entwurfsplanung werden hierfür die Rechtsverfahren eingeleitet.

4.6 Ausführungsplanung - Bereich Hafenstraße und Südwesttangente

Für den Bereich Hafenstraße ist die Ausführungsplanung für die Behelfsbrücken bereits abgerufen worden. Für die anderen Brücken und Verkehrsanlagen inklusive der zusätzlichen Bauwerke ist vorgesehen, umgehend die Ausführungsplanung und die Ausschreibung der Vergabe abzurufen. Das Planungshonorar Hafenstraße wird sich aufgrund der zusätzlichen Bauwerke deutlich erhöhen. Diese Kosten sind im Kapitel Kosten ausführlich beschrieben. Die Kostenberechnung ist noch nicht abschließend mit dem Planer vereinbart worden. Daher können die Nachtragsforderungen aktuell noch nicht abschließend geprüft und im Ausschuss genehmigt werden. Dies wird umgehend nachgeholt, sobald die Kostenberechnung einvernehmlich mit der Planungsgemeinschaft

vereinbart werden konnte. Ausführungsplanung und Vorbereitung der Vergabe können durch den Planer parallel erstellt werden. Ein Abruf der Ausführungsplanung der Brücken ist für kurzfristig vorgesehen.

4.7 Behelfsbrücken Bereich Hafenstraße und Südwesttangente

Bei der Brückenachse Hafenstraße konnte durch umfangreiche planerische Optimierungen und statische Nachrechnungen auf einen Teil der Behelfsbrücken verzichtet werden. Ursprünglich waren je Fahrtrichtung zwei Fahrspuren und ein Fuß-/ Radweg vorgesehen. Im Ergebnis werden nunmehr für die Fahrtrichtung Centrum lediglich zwei Fahrspuren auf Behelfsbrücken gelegt. Alle anderen Verbindungen werden über die im Zuge des Brückenneubaus weiter halbseitig nutzbare Bestandsbauwerke realisiert. Die bauzeitliche Leistungsfähigkeit, die Verbindung für Fuß- und Radfahrer sowie die Sicherstellung der Ausrückung der Feuerwehr von der Wache 4 aus sind gewährleistet. Für ca. eine Woche innerhalb der Gesamtbauzeit muss die Fahrtrichtung zum Hafen gesperrt werden.

Für die Behelfsbrücken an der Hafenstraße wurden mit den betroffenen Grundstückseigentümern notwendige Vereinbarungen getroffen. Die Planung wurde bereits instruiert und entsprechend den Stellungnahmen angepasst. Um schnellstmöglich eine sichere Alternative zu den Risikobrücken zu erstellen, wird der Objektplan für die Behelfsbrücken an der Hafenstraße im Mai 2021 zum Beschluss vorgelegt. Die Ausschreibung und Vergabe soll bis September 2021 abgeschlossen werden. Der Baubeginn ist für Anfang 2022 vorgesehen. Nach Genehmigung der Gesamtplanung Hafenstraße soll möglichst bald die Behelfsumfahrung zwischen den Behelfsbrücken ausgeschrieben, vergeben und gebaut werden. Dann steht geplant voraussichtlich ab Frühjahr 2023 eine alternative Verbindung vom Hafen in Richtung Südwesttangente und Innenstadt zur Verfügung.

5. Kosten

5.1 Gesamtkosten

Die Kosten wurden mit den Erkenntnissen der Entwurfsplanung fortgeschrieben. Es wurden Verbesserungen für die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs herausgearbeitet. Es stellte sich im Zuge der Planungen heraus, dass auch die Bundeswasserstraßenverwaltung Änderungsverlangen für die Bauwerke hat. Diese beiden Voraussetzungen bewirken nun eine Kostenteilung zwischen der Stadt Nürnberg, der Bundesrepublik Deutschland (WSV) und dem Freistaat Bayern.

Bauwerk	Prognose Gesamtkosten		
	Gesamtkosten (in Mio EUR inkl. MwSt)	Anteil Stadt (in Mio EUR inkl. MwSt)	Kostentragung WSV u Freistaat (in Mio. EUR inkl. MwSt)
Baunebenkosten HAS + FSW gesamt	25,0	25,0	0,0
Baunebenkosten SÖR, VMN, PS u Lufthyg.	18,8	18,8	0,0
Brücke FSW und Verkehrsanlage inkl. Rückbau Bestand	80,5	37,3	43,2
Behelfsbrücke u -umfahrung FSW	0,0	0,0	0,0
Brücken Hafenstraße - MDK und SWT, Verkehrsanlage HAS u Rückbau Bestand	64,9	22,7	42,2
Behelfsbrücke u -umfahrung HAS	10,0	5,8	4,2
Zusätzliche Bauwerke/Anlagen HAS+FSW	33,4	15,1	18,3
Flankierende Maßnahmen WSM, ASK	5,1	2,0	3,2
Gesamtkosten brutto	237,7	126,6	111,1

Tabelle 1 – Gesamtkostenvergleich – Prognose für den Zeitpunkt des Baubeginns 2023

Die Gesamtkosten werden mit 237,7 Mio Euro (vgl. Tabelle 1) für den Beginn der Hauptbaumaßnahmen 2023 prognostiziert. Zum Stand der Projektstudie ist davon ausgegangen worden, dass keine Zuwendungen und keine Kostentragung Dritter erfolgen wird. Im Zuge der Planungen und Abstimmungen konnte herausgearbeitet werden, dass sich zum einen die BRD/WSV bei den Brücken über den MDK beteiligen wird. Des Weiteren wird für den Knoten Hafen Ost eine Förderung durch den Freistaat Bayern erwartet. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass der Kostenanteil für die Stadt Nürnberg von 126,6 Mio Euro innerhalb des ursprünglichen Kostenrahmens bleibt.

5.2 Erläuterung der Kostenänderungen

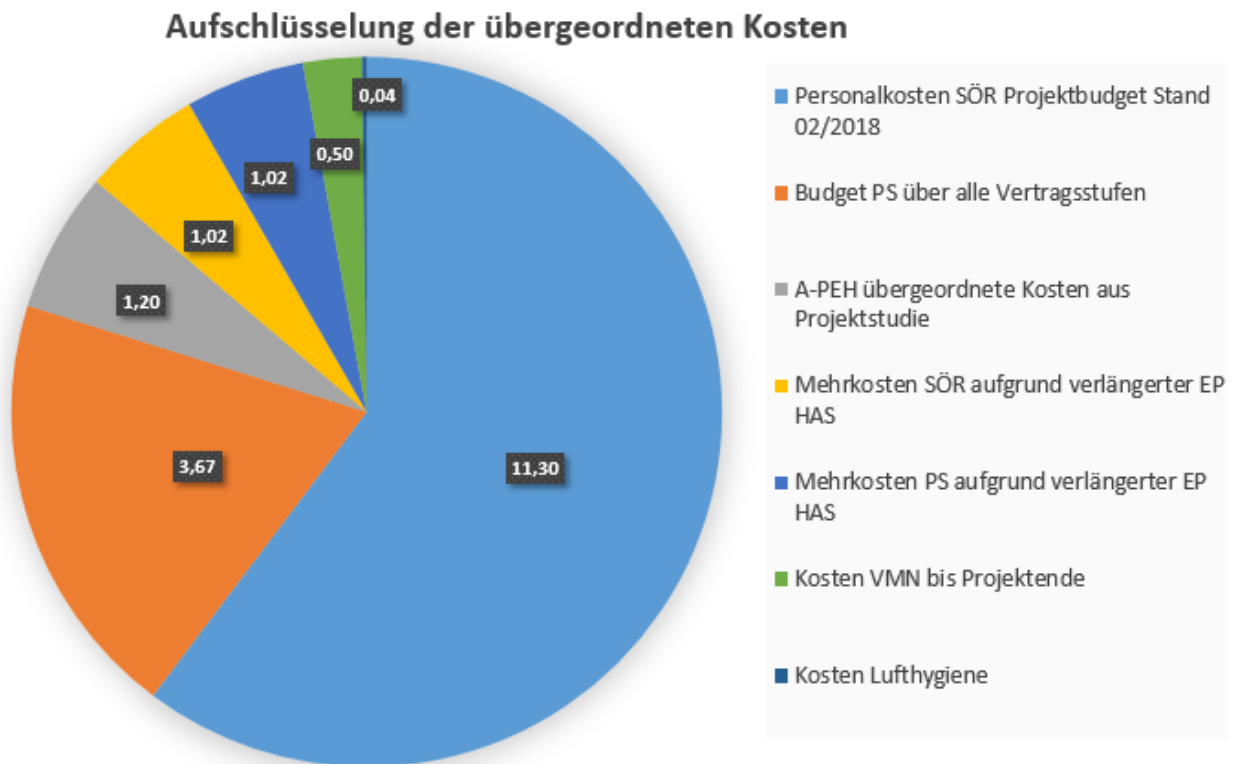


Abbildung 20 - Übergeordnete Baunebenkosten

Die Baunebenkosten für übergeordnete Leistungen (Sör, VMN, Projektsteuerung u. Lufthygiene) haben sich deutlich von 1,4 Mio Euro auf 19,4 Mio Euro erhöht. Grund sind das Einrechnen der stadteigenen Personalkosten, die Verrechnung von Leistungen des Vergabemanagements, zusätzlich erforderliche Gutachten, wie z.B. Lufthygiene und zusätzliche Leistungen bei der Projektsteuerung (z.B. kaufmännische Bauherrenvertretung, zeitweise Unterstützung projektinternes Vergabemanagement).

Die Kosten für die Brücke Frankenschnellweg sind trotz Entfalls der Behelfsbrücken insgesamt von 68,2 Mio Euro auf 72,2 Mio Euro angestiegen. Ein großer Teil resultiert dabei aus der Teuerung zwischen dem ursprünglichen Preisniveau und dem aktuellen Preisstand. Weiterhin musste die Brücke aus statischen und geometrischen Gründen länger geplant werden, als der Bestand. Eine zunächst angenommene Flachgründung ist aus geotechnischen Gründen nicht möglich. Daher muss die Brücke zukünftig auf Bohrpfählen gegründet werden.

Die Kosten für die Brücken und Verkehrsanlagen an der Hafenstraße haben sich von 59,5 Mio Euro auf 66,9 Mio Euro erhöht. Ein großer Teil resultiert dabei aus der Teuerung zwischen dem ursprünglichen Preisniveau und dem aktuellen Preisstand.

Aufgrund der Optimierung des Knotens Hafen-Ost wird die Brücke über die Südwesttangente um ca. 35 % länger.

Ursprünglich wurde bei den Behelfsbrücken davon ausgegangen, dass solche vom Bund kostengünstig ausgeliehen werden können. Diese günstigen Leihbrücken stehen für das Projekt jedoch nicht zur Verfügung. Es müssen daher auf dem freien Markt verfügbare Behelfsbrücken angemietet werden, was zu deutlichen Kostensteigerungen führt.

Zusätzliche und geänderte Bauwerke (Objekte)

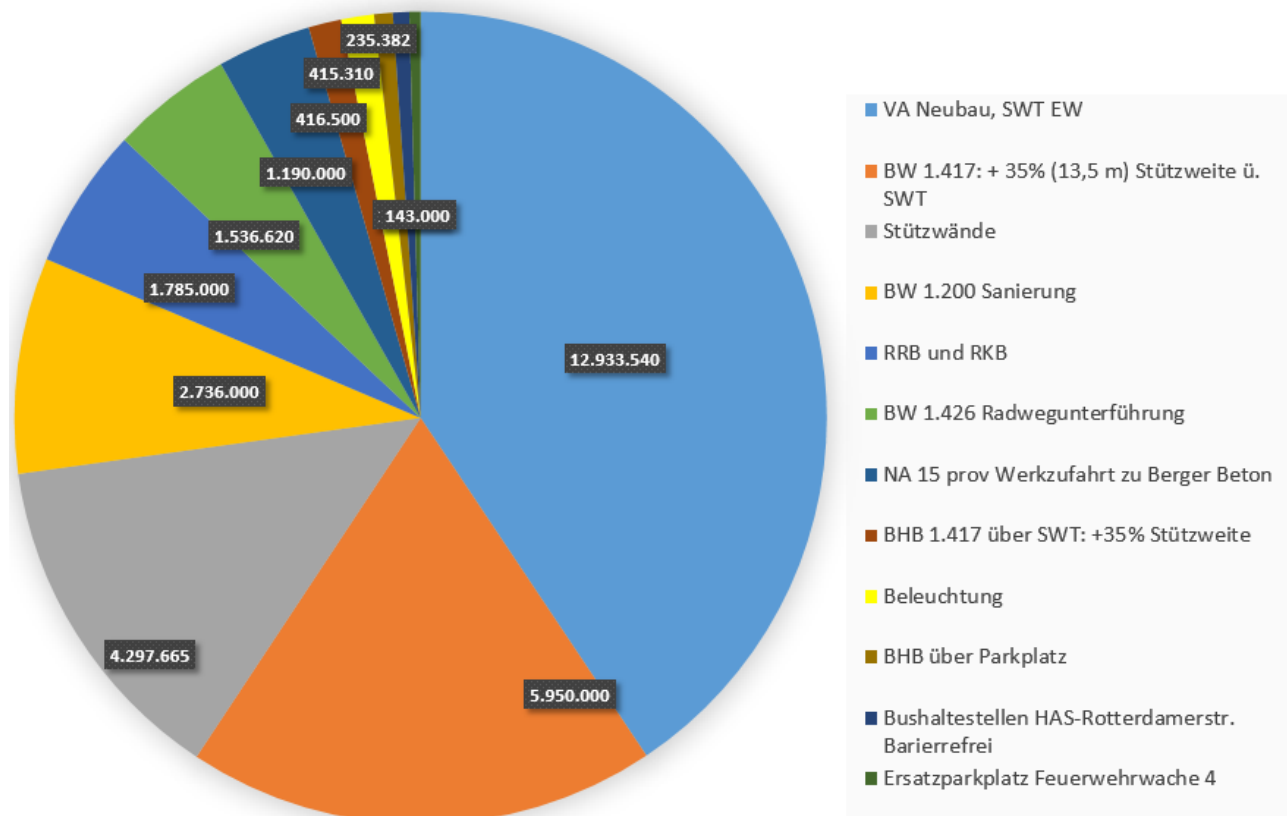


Abbildung 21 - Zusätzliche und geänderte Bauwerke

Neu hinzu kommen zusätzliche Bauwerke und Anlagen. Diese waren im Rahmen der Projektstudie noch nicht bekannt. Im Zuge der Vor- und Entwurfsplanung wurde der Bedarf des Ausbaus der Südwesttangente, von Stützwänden, am Kreuz Hafen die Sanierung des Brückenbauwerks BW 1.200, einer Fuß- und Radwegunterführung (BW 1.426), eine zusätzliche Behelfsbrücke über den Parkplatz Anlegestelle, zahlreiche Verbauten, die Herstellung von Montageflächen, ein Regenklärbecken, ein Regenrückhaltebecken, der Umbau eines Sandfangs sowie einige Sedimentationsanlagen, einer Ersatzzufahrt zum Betonwerk und einem Ersatzparkplatz für die Feuerwehr ermittelt. Hieraus resultieren zusätzliche Kosten in Höhe von 31,9 Mio Euro.

Die Flankierenden Maßnahmen Knoten Wiener Straße / Marthweg und Knoten Saarbrückener Straße / AS Königshof sind baulich abgeschlossen. Statt 7,3 Mio Euro aus der Projektstudie wurde die Umsetzung mit 5,3 Mio Euro bereits abgeschlossen werden.

5.3 Risiken

Die dabei noch zu berücksichtigenden Risiken sind:

- Teuerung anders als prognostiziert
- Kampfmittelondierung ergibt viele und maßgebliche Verdachtsmomente

- Erschütterungsgutachten Integrierte Leitstelle ergibt Einschränkungen für das Bauen
- aus Lärmberechnungen erforderliche Lärmschutzmaßnahmen
- Verzögerungen in der Planung
- Verzögerungen in der Genehmigung (Planfeststellung)
- Verzögerungen in der Vergabe (z.B. durch Rügen eines Bieters etc.)
- Störungen und Verzögerungen beim Bauen

6. Ausblick

6.1 Aktuelle Terminplanung

Seit August 2020 sind die Bauablaufplanungen an der Hafenstraße soweit fortgeschritten, dass diese in die Genehmigungsplanung der Brücke Frankenschnellweg einmünden können. Die Gutachten hierzu werden derzeit erstellt. Sobald die Fachgutachten abgeschlossen sind, kann ein Feststellungsentwurf zur Baurechtschaffung über ein Planfeststellungsverfahren eingereicht werden.

Die Einreichung des Feststellungsentwurfs Bereich Frankenschnellweg ist für April/Mai 2021 vorgesehen. Für die Genehmigung der Planfeststellung ist ein Zeitbedarf von mindestens zwölf Monaten bis April/Mai 2022 eingeplant. Auch für den Bereich Hafenstraße ist vorgesehen, bis April 2022 Baurecht vorliegen zu haben.

Bis Ende August 2021 ist vorgesehen, die Kreuzungsvereinbarungen mit der WSV abzuschließen und die Zuwendungsanträge bei der Regierung von Mittelfranken einzureichen.

Im Herbst 2021 soll der Bau der Behelfsbrücken an der Hafenstraße beauftragt und mit dem Bau Anfang 2022 begonnen werden.

Sobald die Ausführungsplanungen, die Zusagen der Förderung, die Objektpläne und Baurecht für die Bereich Frankenschnellweg und Hafenstraße vorliegen, sollen die Ausschreibungen beginnen.

Bis Spätherbst 2022 sollen die Verträge mit den Baufirmen abgeschlossen sein.

Baubeginn ist für Anfang 2023 geplant. Die geplante Bauzeit beträgt ca. 4 Jahre.

6.2 Abstimmungen mit anderen Projekten

Das Projekt Erneuerung der Hafenbrücken liegt eingebettet in einem verkehrlich sehr frequentierten Bereich der Stadt Nürnberg. Daher ist es erforderlich, das Projekt mit dem Ausbau A 73, der Brückenmaßnahme „Großes Mausloch“, der Brückenmaßnahme Rangierbahnhofbrücke, dem Projekt Straßenbahnlückenschluss in der Minervastraße, dem Tunnel Frankenschnellweg und dem Projekt Kanalsanierungen Süd abzustimmen. Diese Abstimmungen fanden und finden weiterhin statt.

7. Fazit

Aus den umfangreichen Optimierungen, Abstimmungen und Prüfungen im Zuge der Entwurfsplanung resultiert nun eine technisch und wirtschaftlich ausgereifte Planung. Im Zuge der Vor- und Entwurfsplanung konnte die Anbindung an den Hafen sowie die Nutzbarkeit durch Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessert werden. Mit der Erstellung der nun vorliegenden Planung ist die Verwaltung dem Ziel, das Risiko aus den Bestandsbauwerken durch schnellstmöglichen Rückbau zu beseitigen, einen großen Schritt näherkommen. Gleichzeitig wurde eine für viele Jahrzehnte dauerhafte, sichere und leistungsfähige Verbindung von und zum Hafen herausgearbeitet.

Der erweiterte Planungsumgriff, die zusätzlich erforderlichen Bauwerke und die im Projektbudget zusätzlich berücksichtigten Personalkosten des SÖR führen zu den mit Abschluss der Entwurfsplanung prognostizierten Gesamtkosten von insgesamt ca. 238 Mio Euro. Aufgrund der Verbesserungen und der in Aussicht gestellten Kostenteilung mit der Bundeswasserstraßenverwaltung, der erwarteten Förderfähigkeit durch den Freistaat Bayern ist der städtische Anteil beinahe unverändert.

Die weitere Projektumsetzung ist im Gange. Nach aktuellem Terminplan soll mit dem Bau der Behelfsbrücken Anfang 2022 und mit dem Brückenneubau in 2023 gestartet werden. Die Bauzeit der Hauptmaßnahmen beträgt je Bereich ca. 4 Jahre. Die Maßnahmen sollen parallel realisiert werden.