

# **Ersatzneubau Brücke Gleißhammerstraße über die Bahnlinie 5922 Nbg. Ost – Nbg. Dutzendteich bei Bahn-km 1,952, BW 1.422**

hier: Direkter Objektplan

Kurztext: Brücke Gleißhammerstr. ü. DB, BW 1.422

## **Allgemeines**

Der vorliegende Objektentwurf umfasst die Maßnahmen für den Ersatzneubau der Brücke im Verlauf der Gleißhammerstraße über die Bahnlinie 5922 Nürnberg Ost - Nürnberg Dutzendteich bei Bahn-km 1,952 (BW 1.422).

Das Bauwerk überführt die Gleißhammerstraße zwischen den beiden Nürnberger Stadtteilen Gleißhammer und Mögeldorf über die eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke der Deutschen Bahn (DB) Nürnberg Ost - Nürnberg Dutzendteich.

Im Zusammenhang mit der von der DB beabsichtigten Elektrifizierung der Strecke Nürnberg – Marktredwitz (Strecke 5903) soll die Strecke Nürnberg Ost – Nürnberg Dutzendteich (Strecke 5922) als Güterzugzubringer ebenfalls elektrifiziert werden.

Die Brücke ist u. a. für die Erschließung eines Gewerbegebietes im Bereich der Marthastraße / Schüblerstraße von hoher Bedeutung. Die Gleißhammerstraße ist zudem Teil des Fahrradstraßenkonzeptes (siehe Verkehrsausschuss vom 27.06.2019).

## **Notwendigkeit der Maßnahme**

Bei vorangegangenen Prüfungen wurden erhebliche Mängel an dem im Jahr 1900 erstellten Bestandsbauwerk festgestellt, die die Standsicherheit, die Dauerhaftigkeit und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Nach dem vorliegenden Prüfbericht 2016 H wird der Bauwerkszustand des Bestandsbauwerks mit 3,0 (Zustandsnotenbereich: 3,0 – 3,4 nicht ausreichender Bauwerkszustand) bewertet.

Nach der Hauptprüfung im Jahr 2005 wurde die Tragfähigkeit des Bauwerks zunächst auf 2,8 t herabgestuft. Als Ergebnis der anschließenden statischen Nachrechnung wurde die Brücke im Jahr 2006 für den motorisierten Verkehr gesperrt und an der Überbauunterseite ein Schutznetz gegen herabfallende Teile angebracht.

Aufgrund des Bauwerkszustandes und der unzureichenden Tragfähigkeit, sowie der erreichten Nutzungsdauer beabsichtigt die Stadt Nürnberg zur Wiederherstellung der vollen Nutzungsfähigkeit den Ersatzneubau der Brücke über die DB.

## **Technische Erläuterungen**

Aus gestalterischen Gründen und infolge des vorhandenen Umfeldes wird für die Überführung der Gleißhammerstraße ein rahmenartiges Bauwerk mit Kastenwiderlagern vorgesehen. Zur Minimierung der erforderlichen Gradientenanhebung werden die lichte Weite und die Überbaudicke minimiert.

In Abstimmung mit der DB wird die lichte Weite des Bauwerks auf 6,80 m reduziert. Die lichte Höhe wird aufgrund der zukünftig vorgesehenen Elektrifizierung der DB-Strecke auf mindestens 5,70 m über Schienenoberkante vergrößert, wobei eine Gleisabsenkung von 10 cm berücksichtigt wird.

In Abstimmung mit dem Verkehrsplanungsamt wird die Brückenbreite zwischen den Geländern auf 6,20 m verringert. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,0 m, die nördliche Kappe ist 1,7 m breit (Gehweg), die südliche Kappe 0,5 m.

Der nordöstlich der Brücke weiterführende Gehweg wird auf einer Länge von ca. 20 m bis zur Garagenhofeinfahrt erneuert und so verschwenkt, dass in dem Grünstreifen zur Fahrbahn Baumpflanzungen ermöglicht werden.

### **Bauablauf, Bauzeitliche Verkehrsführung**

Während der Bauzeit ist eine Vollsperrung der Gleißhammerstraße im Baubereich erforderlich. Die Zufahrten und Zugänge zu den Grundstücken bzw. Gebäuden werden während der Bauzeit aufrecht erhalten.

Für Fußgänger und Radfahrer werden Umgehungs- bzw. Umfahrungsmöglichkeiten ausgewiesen.

### **Umweltverträglichkeit**

Das Vorhaben wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt.

Aufgrund des zu erwartenden Eingriffes der Baumaßnahme in Natur und Umwelt wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) und ein Baumbestandsplan (BBP) erstellt und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen werden von SÖR/1-G betreut und umgesetzt.

### **Bauzeit**

Der Ersatzneubau ist im Anschluss an die Maßnahmen in der Gleißhammerstraße im Bereich des Zeltnerweihers ab Frühjahr 2022 vorgesehen. Es wird mit einer Bauzeit von etwa 10 Monaten gerechnet.

Die für die Baumaßnahme erforderlichen Sperrpausen der Bahnlinie wurden in einen Bauablaufplan eingearbeitet, zeitlich eingeordnet und im Juni 2020 bei der DB Netz AG im Rahmen einer Baubetrieblichen Anmeldung beantragt.

### **Baukosten**

Die Gesamtkosten der Maßnahmen betragen laut beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt **2.520.000 EUR**.

### **Finanzierung und Mittelbedarf**

Die Maßnahme ist für den MIP 2022/2025 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 den Haushaltsberatungen beschlossen.

Die Finanzierung erfolgt über folgende IA-Nummer:

E5410104700U „Brücke Gleißhammerstr. ü. DB, BW 1.422“

Für Planungsleistungen wurden bis 2020 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 93.000 EUR freigegeben. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden noch 2.427.000 EUR benötigt.

Im MIP 2022/2025 sind Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt 2,520 Mio. EUR berücksichtigt.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

MIP-Nr. 1047  
E5410104700U

---

Mittelbedarf bis 2020:	93.000 EUR
Mittelbedarf 2021:	422.000 EUR
Mittelbedarf 2022:	2.000.000 EUR
Mittelbedarf 2023:	5.000 EUR

---

Gesamtkosten	2.520.000 EUR
--------------	---------------

Mit der DB Netz AG ist eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz abzuschließen. Es wird mit einer Kostenbeteiligung der DB in Höhe von 250.000 Euro (inklusive 10% Verwaltungskosten) gerechnet, die im Jahr 2023 veranschlagt wird.

### **Folgekosten**

Die jährlichen Folgekosten bleiben gegenüber den dafür bereits bestehenden Ansätzen unverändert.