

## **Entscheidungsvorlage Bauinvestitionscontrolling (BIC)**

hier: Rückbau der Brücke Günthersbühler Straße über die ehemalige Ringbahn (BW 1.140)

Die Maßnahme „Rückbau der Brücke Günthersbühler Straße über die ehemalige Ringbahn“ wurde im Jahr 2017 für das BIC-Verfahren angemeldet und mit Beschluss der Referentenrunde vom 05.12.2017 in das BIC-Verfahren aufgenommen. Sie umfasst den ersatzlosen Rückbau der Brücke und die Wiederherstellung der Straße.

### **Ausgangssituation und Planungsanlass**

Die Günthersbühler Straße liegt im Nürnberger Stadtteil Erlenstegen und führt von der B14 (Erlenstegenstraße) Richtung Norden bis zum Schießhaus, wo sie endet. Die Brücke in der Günthersbühler Straße (BW 1.140) wurde im Jahr 1939 errichtet und diente ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn. Die Ringbahn wurde im Jahr 1980 stillgelegt und die Eisenbahntrasse rückgebaut.

Bei der regelmäßig stattfindenden Bauwerksprüfung hat die Brücke auf einer Skala von 1 bis 4 die Note 3,5 erhalten. Diese Benotung entspricht einem ungenügenden Zustand und erfordert sofortige Maßnahmen. Es wurde eine stetige Verschlechterung der Bausubstanz festgestellt und die Befahrbarkeit der Brücke wurde aufgrund des Schadensbildes eingeschränkt. Die Fahrbahnbreite ist mittig zwischen den Innenträgern reduziert worden und die zulässige Verkehrslast in diesem Bereich ist nur noch für einen Schwerlastwagen von max. 20 t Gesamtlast freigegeben. Die ursprüngliche Tragfähigkeit der Brücke ist nicht mehr gegeben.

Vor dem Hintergrund der hohen Instandsetzungskosten der bestehenden Brücke, verbunden mit dem Entfall ihrer ursprünglichen Funktion als Überführung der Eisenbahntrasse, ist der Rückbau der Brücke und eine Straßenwiederherstellung, über welche die Anbindung des Schießhauses Erlenstegen weiterhin sichergestellt werden kann, geplant. Hierfür soll ein Dammbauwerk errichtet werden, welches den vorhandenen Einschnitt für die Bahntrasse überbrückt.

### **Planung und Baubeschreibung**

Die Gradienten der Günthersbühler Straße wird im Zuge der Baumaßnahme an das Gelände angeglichen. Das bedeutet, dass der ursprünglich bahnbedingte Straßendamm teilweise zurückgenommen und der Einschnitt der Bahntrasse aufgefüllt wird. Hierfür müssen die Bäume in beiden Böschungsbereichen gerodet und anschließend eine Behelfsumfahrung hergestellt werden.

Im Zuge der Entwurfsplanung wurde untersucht, ob durch eine Anpassung der Gradienten weniger Bäume gerodet werden müssen. Eine verkehrlich noch mögliche Gradientenführung, die in den Randbereichen der Dämme etwa einen halben Meter über der Vorzugsvariante liegt und im Brückenbereich etwa dem Mittelwert zwischen aktuellem Bestand und Geländeniveau entspricht (Dammhöhe etwa bei 1,5 m), ergab keine Vorteile. Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

Nach Rückbau der Brücke erfolgt der Abtrag des restlichen Dammes und die Herstellung der Straße über eine Länge von etwa 240 m. Die Straßenbreite bleibt wie im Bestand bei 5,50 m.

Im Bereich des Einschnitts der ehemaligen Bahnstrecke werden beidseitig Schutzeinrichtungen angeordnet. Am Böschungstück des Durchlasses wird aufgrund der Absturzhöhe ein Geländer erforderlich. Da im Baufeld kaum Bereitstellungsflächen zur Verfügung stehen, müssen alle angelieferten Materialien sofort verbaut und alle Aushub- oder Abbruchmaterialien sofort abtransportiert werden.

Das Vorhaben ist wegen den voraussichtlichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft als Eingriff im Sinne des § 15 Bundesnaturschutzgesetzes zu behandeln. Aus diesem Grund wurden mehrere Ausführungsvarianten gegeneinander abgewogen und das Bauvorhaben mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Naturschutzbeirat abgestimmt. Um der Forderung der Unteren Naturschutzbehörde zu folgen, wird ein Kleintierdurchlass angeordnet.

### **Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen 2,850 Mio. Euro. Die vorgelegte Kostenberechnung wurde von Rpr im Rahmen des BIC-Verfahrens geprüft. Die Massen- und Mengenansätze bautechnisch zusammengehörender Positionen sind plausibel. Die Höhe der Einheitspreise erscheint angemessen. Seitens Rpr wurde empfohlen die Kosten in Höhe von 2,850 Mio. Euro anzusetzen.

Auf die einzelnen Haushaltsjahre entfallen folgende Auszahlungsansätze:

bisher bereitgestellte Mittel:	320.000 Euro
2022:	1.290.000 Euro
2023:	1.240.000 Euro

Gesamtkosten inkl. Bauverwaltungskosten: 2,850 Mio. Euro

Eine Indizierung der Baukosten nach dem allgemeinen Baupreisindex kann ggf. erforderlich werden. Der Rückbau der Brücke wird aus dem Pauschalansatz der Brückenpauschale (Pauschale 50) in 2022 und 2023 mit jeweils 500.000 Euro teilfinanziert.

Mögliche Zuwendungen wurden geprüft, stehen jedoch nicht zur Verfügung. Eine Beteiligung der DB scheidet aufgrund einer Gesetzesänderung im Eisenbahnkreuzungsgesetz aus. Die Gesamtkosten sind damit allein von der Stadt Nürnberg zu tragen. Ausführlichere Erläuterungen zur Gesetzesänderung finden sich im Brückenbericht 2021 (Werkausschuss Servicebetrieb Öffentlicher Raum – Sitzung am 15.09.2021).

### **Zeitliche Umsetzung**

Mit dem Beginn der Maßnahme ist im Frühjahr 2022 zu rechnen, die Fertigstellung wird voraussichtlich im November 2022 erfolgen.

Die Maßnahme hat das BIC-Verfahren bis zur Phase 4 durchlaufen und erfüllt somit die Voraussetzungen für eine Beschlussfassung durch den Ältestenrat und Finanzausschuss zum Projekt Freeze.