

Urschrift

Vollzug der Baurichtlinien der Stadt Nürnberg (BRL)

hier: Genehmigung eines Vorhabens

Bezeichnung des Vorhabens Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn	
Gesamtkosten (ohne Grundstück) 2.860.000 EUR	Finanzierung (MIP-Nr.) Investiv 9850 000350 BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße

Anlagen:	☒ Erläuterungsbericht	vom: 31.01.2022
	☒ Kostenzusammenstellung	vom: 14.01.2022
	☒ Bericht zur Entwurfsplanung	vom: 10.06.2021
	☒ Lageplan	vom: 17.06.2021
	☒ Höhenplan	vom: 08.06.2021
	☒ Bauzeitenplan	vom: 13.12.2021
	☒ Bauphasenplan	vom: 18.06.2021
	☒ Kostenanschlag	vom: 18.06.2021
	☒ Erläuterungsbericht zur Vorplanung	vom: 17.07.2020
	☒ Variantenvergleich (Umweltfachliche Bewertung)	vom: 20.11.2020

I. Die Ausführungsunterlagen werden hiermit zur fachlichen Zustimmung und Genehmigung vorgelegt.

II. SÖR/V-2 zur Zustimmung zur Finanzierung

III. SÖR/WL1 z. Kts.

IV. SÖR/WB zur Anmeldung zum Werkausschuss am 06.04.2022

V. SÖR/V-2 zur Vormerkung

VI SÖR/1-B z.w.V.

Nürnberg, 17.03.2022

Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

SÖR/WLT

SÖR/WLK

(Drees & Sommer)
Martin Huber

Abdruck an:

Stk
KaSt/1 Anbu
SÖR/V-2

SÖR/1-G
SÖR/1-E/1
SÖR/1-E/2

SÖR/2-B/1
SÖR/V-4

Direkter Objektplan für Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn

Kurztext: Brücke Günthersbühler Straße BW 1.140

Erläuterungsbericht

Allgemeines

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) diente ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn, die inzwischen stillgelegt wurde. Aufgrund der stetigen Verschlechterung der Bausubstanz soll die Brücke ersatzlos rückgebaut und die die Straßengradiente in diesem Bereich angepasst werden.

Die Brücke in der Günthersbühler Straße (BW 1.140) wurde im Jahr 1939 als einfeldrige Stahlbetonbrücke erbaut. Mit einem Fahrstreifen und einer nutzbaren Fahrbahnbreite von 2,75 m diente sie ursprünglich der Überführung der Günthersbühler Straße über die Bahntrasse der Ringbahn. Die Ringbahn wurde bereits im Jahr 1980 stillgelegt und die Eisenbahntrasse rückgebaut.

Notwendigkeit der Maßnahme

Nach Durchführung einer OSA 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, weshalb ein kurzfristiger Rückbau notwendig ist. Insgesamt wurde der Zustand der Brücke mit der Note 3,5 bewertet. Vor dem Hintergrund der hohen Instandsetzungskosten der bestehenden Brücke, verbunden mit dem Entfall ihrer ursprünglichen Funktion als Überführung der Eisenbahntrasse, plant der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg den Rückbau der Brücke und eine Straßenwiederherstellung, über welche die Anbindung des Schießhauses Erlenstegen weiterhin sichergestellt werden kann. Hierfür soll ein Dammbauwerk errichtet werden, welches den vorhandenen Einschnitt für die Bahntrasse überbrückt. Aufgrund einer kürzlich erfolgten Gesetzesänderung im Kreuzungsrecht, erfolgt keine Kostenbeteiligung der Deutschen Bahn an der Maßnahme.

Auswahl der Umsetzungsvariante

Auf Grundlage der Ergebnisse der OSA und der darin enthaltenen Maßnahmenvorschläge (Sanierung; Rückbau oder Ersatzneubau) wurde sich im Verlauf der LPH 1 für einen Rückbau des gesamten Brückenbauwerks entschieden. Gegen einen Ersatzneubau sprachen die Schätzkosten (OSA) und der Entfall der ursprünglichen Nutzung als Überführung der Bahntrasse. Gegen die Sanierung oder einen Teilabbruch des Brückenbauwerks sprachen die Folgekosten für Prüfungen und weitere Sanierungsarbeiten. Aufgrund des Wegfalls der Funktion als Überführung besteht die Möglichkeit die Trasse weitestgehend in ihren Ursprungszustand (Geländehöhe) zu versetzen. Dies wäre mit einer Sanierung oder einem Teilabbruch nicht möglich gewesen. Auch das bestehende Kreuzungsverhältnis mit der DB hätte bei einer Sanierung oder einem Teilabbruch weiter Bestand. Alle diese Faktoren sprachen für die Variante vollständiger Rückbau. Bei dieser Maßnahmen ist sowohl die weitestgehende Herstellung des ursprünglichen Geländezustands als auch die vollständige Beseitigung des Kreuzungsverhältnisses mit der DB möglich. Zum Zeitpunkt der Entscheidung für den Rückbau der Brücke wurde aufgrund der Gesetzeslage

(Eisenbahnkreuzungsrecht) mit einer Kostenbeteiligung der DB gerechnet. Dieser Umstand trug dazu bei, dass die höheren Schätzkosten für den Rückbau im Vergleich zur Sanierung (ohne Folgekosten) nicht als ausschlaggebender Nachteil der Variante betrachtet wurde.

Im Zuge der Leistungsphase 2 wurde ein umfangreicher Variantenvergleich zum Rückbau des Brückenbauwerks erstellt. Dabei wurden drei Varianten untersucht, die sich besonders hinsichtlich der zukünftigen Geländehöhe und der bauzeitlichen Verkehrsführung unterschieden (siehe Erläuterungsbericht LPH 2). Als Ergebnis der LPH 2 wurde die Variante 3 als Vorzugsvariante empfohlen. Diese Variante sieht neben der Anpassung der Gradienten an das ursprüngliche Gelände, eine bauzeitliche Verkehrsführung aus Richtung Norden (Tierheim) vor und hätte die wirtschaftlichste Variante dargestellt. Mit diesem Ergebnis wurden zu Beginn der Leistungsphase 3 intensive Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde geführt. Ferner erfolgten weitere Untersuchungen durch das Büro TB Markert (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und Herrn Dr. Schlumprecht (saP). Als Folge der Abstimmungen mit der UNB und der ergänzenden Untersuchungen wurden die umwelttechnischen Belange aus dem Variantenvergleich der LPH 2 angepasst (siehe Variantenvergleich vom 20.11.2020). Durch diese Anpassung schied die Variante 3 als Umsetzungsvariante aus. In Abstimmung mit der UNB und nach Vorstellung der neuen Vorzugsvariante im Naturschutzbeirat ergab sich die aktuell vorliegende Planung als Umsetzungsvariante.

Überlegungen die Erschließung des Schießhauses dauerhaft über die Stadenstraße aus Richtung Norden sicherzustellen, wurde aufgrund der Lage im Bannwald und dem angrenzenden Vogelschutzgebiet nicht weiterverfolgt.

Technische Erläuterung

Folgende Maßnahmen werden im Wesentlichen umgesetzt:

- Abtragung bestehender Damm
- Rückbau Brückenbauwerk
- Herstellung Damm inkl. Kleintierdurchlass
- Wiederherstellung Straßenaufbau

Bauablauf

1. Baubeginn am 04.10.22
2. Rodungsarbeiten 04.10.22 – 10.10.22
3. Verbau und vorbereitende Maßnahmen 11.10.22 bis 21.11.21
4. Abtrag Damm, Rückbau Anker und Herstellung Behelfsumfahrung 22.11.22 – 02.03.23
5. Rückbau Brückenbauwerk inkl. Überbau 02.03.23 – 11.04.23
6. Auffüllung Böschung und Herstellung Straße 11.04.23 – 28.06.23
7. Rückbau Behelfsumfahrung 28.06.23 – 10.07.23
8. Abtrag Böschung und Rückbau Verbau 10.07.23 – 18.07.23
9. Bauende am 18.07.23

Erfolgte Abstimmungen

Thema	Abstimmungsstelle	Ergebnis
Bauzeitliche Verkehrsführung	Waldrestaurant Schiesshaus	Abstimmungen mit dem Eigentümer des Waldrestaurant Schiesshaus haben stattgefunden. Es bestehen keine Einwände gegen die Maßnahme. Die Öffnungszeiten und Hauptgeschäftszeiten (Sommer) sind bei der Bauausführung zu beachten. Weitere Abstimmungen mit den Verantwortlichen des Waldrestaurant Schiesshaus erfolgen zu gegebenem Zeitpunkt.
Fremdflächen	Deutsche Bahn / Liegenschaftsamt Stadt Nürnberg	Vorabstimmungen mit der Deutschen Bahn zum Erwerb der Grundstücke haben stattgefunden. Die Thematik ist an das Liegenschaftsamt der Stadt Nürnberg übergeben worden. Sollte keine Einigung rechtzeitig zum Baubeginn erzielt werden, wird eine bauzeitliche Nutzungsvereinbarung angestrebt.
Rodungsarbeiten	Tiergarten Nürnberg	Abstimmungen mit dem Tiergarten Nürnberg bzgl. der notwendigen Rodungsarbeiten haben noch nicht stattgefunden. Diese werden kurzfristig nach Sicherstellung der Finanzierung geführt.
Umweltverträglichkeit	UNB	Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde haben im Verlauf der Variantenuntersuchung stattgefunden. Die Maßnahme (Vorzugsvariante) wurde am 06.07.2021 in der Sitzung des Naturschutzbeirat vorgestellt. Die Belange des NSB werden bei der Projektabwicklung beachtet. Eine erneute Vorlage ist nicht notwendig.
Sparten	Verschiedene	Für die Maßnahme wurde im Jahr 2018 eine Instruktionsanfrage durchgeführt. Die Ergebnisse werden bei der Projektabwicklung beachtet. Einzelne Spartenträger werden zu gegebenem Zeitpunkt kontaktiert.

Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen lt. beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt 2.865.000 EUR.

Finanzierung und Mittelbedarf

Die Finanzierung erfolgt investiv:

9850 000350 „BW 1.140 Brücke Günthersbühler Straße über ehemalige Ringbahn“

Für Planungsleistungen wurden bis 2022 bereits Mittel in Höhe von insgesamt 321.000 EUR zur Verfügung gestellt. Zur weiteren Finanzierung der Maßnahme werden noch 2.529.000 EUR benötigt. Die Mittelbereitstellung zur Deckung erfolgt investiv.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

Mittelbedarf bis 2022:	321.000 EUR
Mittelbedarf 2022:	806.000 EUR
Mittelbedarf 2023	1.723.000 EUR

Ausgaben Gesamtkosten	2.850.000 EUR
-----------------------	---------------

Bei der Anmeldung wird die Gesamtfinanzierung aus städtischen Mitteln angegeben.

Der Projekt Freeze für die Maßnahme wurde in der Sitzung des Ältestenrats und Finanzausschusses am 27.10.2021 bestätigt. Das Projekt ist somit im MIP 2022 – 2025 (vorbehaltlich der Haushaltsgenehmigung durch die Regierung von Mittelfranken) berücksichtigt.

Folgelasten

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

Stuttgart, 17.03.2022

Drees & Sommer

Martin Huber