

Stadt Nürnberg, Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg

**Direkter Objektplan für den Ersatzneubau der Überführungen der Hafens-
straße über den Main-Donau-Kanal BW 1.416 und der Hafensstraße/des
Finkenbrunn über die Südwesttangente BW 1.417**

**Kurztext: „Ersatzneubau Brücken Hafensstraße/Finkenbrunn (BW 1.416
und BW 1.417)“**

- Entscheidungsvorlage -

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn (z.B. A 73)
ABBV	Ablöse-Berechnungsverordnung
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BayGVFG	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
BayFAG	Bayerisches Finanzausgleichsgesetz
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BW	Bauwerk
GDWS	Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
GW _o	oberen Grenzwasserstand
h	Maßeinheit Stunden
HAS	Hafenstraße
LBP	Landschaftlicher Begleitplan
LSA	Lichtsignalanlage
m	Maßeinheit Meter
mNN	Meter über Normalnull
MDK	Main-Donau-Kanal
N.	Nürnberg
RAA	Richtlinie für die Anlage von Autobahnen
RStO	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RQ	Regelquerschnitt
RZStra	Richtlinien für die Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SÖR	Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
SWT	Südwesttangente
VE	Verpflichtungsermächtigung
vgl	Vergleiche
WSV	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung

1. Darstellung der Baumaßnahme

Die Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal (Bauwerk 1.188) und Hafenstraße/Finkenbrunn über die Südwesttangente (Bauwerk 1.189) wurden im Jahr 1970 in Spannbetonbauweise hergestellt.

Die für die Vorspannung der bestehenden Überbauten dieser Brücken in Längs- und Querrichtung verwendeten Spannglieder sind als spannungsrissskorrosionsgefährdet ohne ausreichendes Ankündigungsverhalten eingestuft.

Untersuchungen der Brückenbauwerke nach der „Handlungsanweisung zur Überprüfung und Beurteilung von älteren Brückenbauwerken, die mit vergütetem, spannungsrissskorrosionsgefährdetem Spannstahl erstellt wurden (Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion)“ ergaben, dass für die Bauwerke kein ausreichendes Ankündigungsverhalten eines Versagens infolge Spannungsrissskorrosion des Spannstahls nachgewiesen werden kann. Die Tragfähigkeit kann deshalb auf Dauer nicht sichergestellt werden. Die Brücken müssen schnellstmöglich ersetzt werden, da sonst verkehrliche Einschränkungen bis hin zu Bauwerkssperrungen bei Verschlechterung des Bauwerkszustandes erforderlich werden könnten.

Die Brücken haben für die Nürnberger Infrastruktur, die gesamte Metropolregion und insbesondere den Hafen einschließlich der hafennahen Gewerbebetriebe eine hohe Bedeutung. Über sie verläuft die Ausrückroute der Feuerwache 4.

Der vorliegende Objektplan umfasst insbesondere die folgenden Maßnahmen:

Die Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal und Hafenstraße/Finkenbrunn über die Südwesttangente werden abgebrochen und durch Neubauten ersetzt.

Im Zuge der Erneuerung der Brücken werden die Verkehrsanlagen Hafenstraße und Südwesttangente an die neuen Bauwerke angepasst und hinsichtlich Ihrer Sicherheit und Leistungsfähigkeit wesentlich verbessert.

Die Geh-/Radwegverbindungen werden neu geordnet und ergänzt. Im Rahmen dessen wird eine neue Geh-/Radwegunterführung hergestellt.

Weiterhin erfolgt der Bau von Stützwänden entlang der neuen Rampen an der Südwesttangente und der A 73 sowie im Widerlagerbereich der Brücke Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal.

Weitere Bestandteile des Objektplans sind die Herstellung von Anlagen der Straßenentwässerung, die Errichtung von Lichtsignalanlagen, die Erneuerung der Straßenbeleuchtung, die Illumination der Brückenbauwerke, die Anlage des Straßenbegleitgrüns, baubegleitende Maßnahmen im Bereich Umwelt sowie die Freimachung des Baufelds.

Nicht Bestandteil des vorliegenden Objektplans ist die Behelfsumfahrung mit den drei Behelfsbrücken zur Überbrückung des Main-Donau-Kanals, der Zufahrt zum Parkplatz des Schiffsanlegers sowie der Südwesttangente.

Der Direkte Objektplan „vorgezogene Errichtung der Behelfsumfahrung Hafenstraße“ wurde dem Werkausschuss SÖR bereits am 12.05.2021 zum Beschluss vorgelegt und von diesem einstimmig beschlossen.

Da die abgegebenen Angebote der Bieter deutlich höher waren als in der Kostenberechnung des Planers veranschlagt, wurde dem Werkausschuss SÖR am 02.02.2022 der Nachtragsobjektplan „vorgezogene Errichtung der Behelfsumfahrung Achse Hafenstraße/Finkenbrunn“ zum Beschluss vorgelegt und ebenfalls einstimmig beschlossen.

2. Notwendigkeit der Maßnahme

Die Bestandsbrücken sind nicht sanierungsfähig und müssen daher ersetzt werden. Im Falle weiterer festgestellter Schäden kann eine Komplettspernung beider Bestandsbauwerke erforderlich sein.

Das Vorhaben beseitigt das derzeit bestehende Sicherheitsrisiko, das durch die nachgewiesene Spannungsrissproblematik vorliegt. Zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Anbindung des Hafens und der südlichen Stadtteile Eibach, Maiach und Reichelsdorf über die Hafenstraße sowie der Ausrückroute der Feuerwache 4, ist eine schnellstmögliche Durchführung des Vorhabens erforderlich. So wird eine intakte Infrastruktur gewährleistet. Die Maßnahme liegt im überwiegenden öffentlichen Interesse.

3. Umweltverträglichkeit

Die Baurechtschaffung für die Gesamtmaßnahme erfolgt über ein „erweitertes“ wasserrechtliches Verfahren. Der Antrag hierfür wurde am 18.03.2022, mit zuletzt ergänzten Unterlagen vom 09.05.2022 beim Umweltamt eingereicht. Im Verfahren werden zusätzlich zur wasserrechtlichen Benutzungserlaubnis und Anlagengenehmigung auch der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) und die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) genehmigt. Diese beiden Unterlagen sind zurzeit noch in Aufstellung und werden dem Umweltamt nach Fertigstellung umgehend nachgereicht.

Für die Versickerung und Einleitung von Niederschlagswasser aus den Behelfsbrücken und der Behelfsumfahrung für den Ersatzneubau der Brücken Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal und Hafenstraße/Finkenbrunn über die Südwesttangente wurde dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg mit Bescheid vom 23.09.2022 bereits eine wasserrechtliche Benutzungserlaubnis und eine wasserrechtliche Anlagengenehmigung erteilt.

4. Technische Erläuterungen

Brücke Hafenstraße über den Main-Donau-Kanal (BW 1.416)

Die neue Brücke über den Main-Donau-Kanal orientiert sich in Ihrer Lage am Bestandsbauwerk.

Das neue Brückenbauwerk überführt die Hafenstraße mit zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung über den Europakai, den Main-Donau-Kanal und die Regenstraße. Die Fahrbahnbreite beträgt je Richtung 7,50 m. Beide Richtungsfahrbahnen sind getrennt durch einen 3,0 m breiten Mittelstreifen. Auf beiden Seiten auf den Brückenkappen ist ein gemeinsamer Geh-/Radweg mit einer Breite von je mindestens 3,75 m mit jeweils 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn geplant. Da die Tragkonstruktion des Überbaus gerade verläuft und die Hafenstraße einen Radius von 606 m aufweist, ergeben sich auf dem Überbau Restflächen, um die die Geh- und Radwege verbreitert werden.

Die Gesamtbreite der Brücke zwischen den Geländern beträgt insgesamt 29,7 m.

Die Höhe des freizuhaltenden Raumes unter der Brücke oberhalb des Main-Donau-Kanals wurde auf Veranlassung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung auf 6,40 m über dem oberen Grenzwasserstand (GW_o) definiert. Damit ergibt sich die Oberkante des freizuhaltenden Lichtraums zu 319,22 mNN. Im Bereich der Regenstraße und des Europakais wird jeweils das erforderliche Lichtraumprofil von 4,70 m über den Verkehrswegen eingehalten. Der Geh-/Radweg, der im Bereich des Europakais unterhalb der Brücke verläuft, erhält ein Lichtraumprofil von 2,50 m.

Für die Brücke wurde ein Einfeldbauwerk mit einteiligen Überbau aus einem Stahltragwerk ausgewählt. Die Fahrbahnplatte wird dabei als Stahlbeton-Verbund-Platte ausgeführt. Darüber befindet sich ein räumliches Fachwerk aus mehreren elliptischen Stahlbögen. Diese Bögen erzeugen im Querschnitt eine Art Röhre, durch die die Fahrbahn hindurchführt.

In der Ansicht sind die geneigten Stahlbögen als Fachwerk zu erkennen. Das Fachwerk ist auf die gesamte Länge regelmäßig aufgebaut.

Die Stützweite der neuen Brücke beträgt ca. 106 m.

Brücke Hafenstraße/Finkenbrunn über die Südwesttangente (BW 1.417)

Auch die Lage der neuen Brücke über die Südwesttangente orientiert sich am Bestandsbauwerk. Die Hafenstraße/der Finkenbrunn quert die Südwesttangente schiefwinklig in einem Kreuzungswinkel von ca. 65 gon.

Auch in diesem Bereich verlaufen die Hafenstraße bzw. der Finkenbrunn auf dem Bauwerk im Radius. Das Bauwerk selbst wird jedoch mit geraden Außenkanten errichtet. Die Aufteilung des Querschnitts erfolgt analog zur Brücke über den Main-Donau-Kanal mit zweistreifigen Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von jeweils 7,50 m, einem Mittelstreifen von 3,00 m, beidseitigen Geh-/Radwegen von mindestens 3,75 m und Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von jeweils 0,75 m. Die Brückenbreite beträgt insgesamt 28,7 m zwischen den Geländern.

Unterhalb der Brücke wird ein Lichtraumprofil von 4,70 m eingehalten.

Auch für die Brücke über die Südwesttangente wurde ein Einfeldbauwerk mit einem einteiligen Überbau aus einem Stahltragwerk ausgewählt. Die Fahrbahnplatte der Brücke über die Südwesttangente wird als Orthotrope Platte ausgebildet. Darüber befindet sich jeweils ein räumliches Fachwerk aus mehreren elliptischen Stahlbögen. Diese Bögen erzeugen im Querschnitt eine Art Röhre, durch die die Fahrbahn hindurchführt. In der Ansicht sind die geneigten Stahlbögen als Fachwerk zu erkennen. Das Fachwerk ist auf die gesamte Länge regelmäßig aufgebaut.

Die Stützweite der neuen Brücke über die Südwesttangente beträgt ca. 62 m.

Verkehrsanlagenplanung Hafenstraße/Finkenbrunn und Südwesttangente

Der Knotenpunkt Hafenstraße/Finkenbrunn – Südwesttangente (AS N.-Hafen Ost) stellt sich zurzeit als Raute mit einer Kreuzung gemäß Bild 49 der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen-RAA 2008 dar. Bei diesem System sind alle Zu- und Abfahrten der Hafenstraße/des Finkenbrunns zu einer einzigen, nicht aufgeweiteten, signalisierten Kreuzung verschmolzen.

In der vorliegenden Planung ist ein Umbau der Anschlussstelle Nürnberg-Hafen-Ost in das System „Symmetrisches halbes Kleeblatt“ nach Bild 47 der - RAA 2008 (2 Knoten mit Lichtsignalanlagen) mit Schleifenrampen und Bypässen vorgesehen.

Infolge des Neubaus der Brückenbauwerke erfolgt ein Eingriff in die Verkehrsanlage der Hafenstraße/des Finkenbrunns auf ca. 700 m Länge und der Südwesttangente auf ca. 650 m Länge. Der Ausbau der Hafenstraße/des Finkenbrunns beginnt am Knoten Donaustraße/Rotterdammer Straße/Hafenstraße und endet in Höhe der Einmündung der Zufahrt zum Kleingartenverein Finkenbrunn e.V.

Der geplante Straßenquerschnitt der Hafenstraße / des Finkenbrunns besteht aus zwei durch einen Mittelstreifen voneinander getrennten Richtungsfahrbahnen mit jeweils 2 Geradeaus-Fahrestreifen. Die Fahrestreifen sind jeweils mit einer Breite von 3,75 m geplant. Hinzu kommen jeweils Abbiegespuren für Rechts- und Linksabbieger. Auf beiden Seiten der Fahrbahnen verlaufen Geh-/Radwege mit einer Breite von jeweils 3,75 m und dazwischenliegenden Sicherheitstrennstreifen oder Grünstreifen.

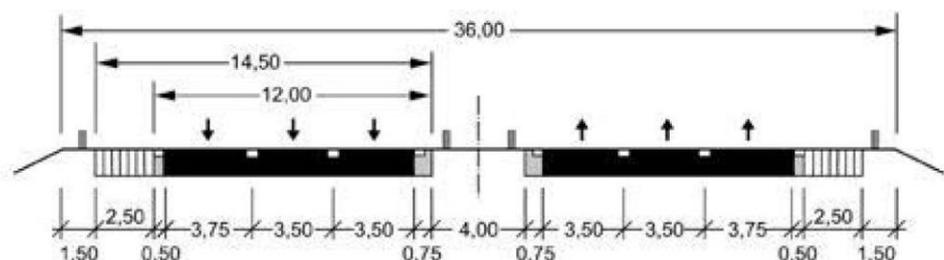
Im Planungsbereich wird die Südwesttangente (SWT) 6-streifig ausgebaut. Der Ausbau beginnt in Höhe der Inselfspitze der Einfahrt vom Zubringer des Frankenschneidwegs aus Richtung Nürnberg-Zentrum kommend und endet an der Baulastträgergrenze Stadt Nürnberg/Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung (Übergang SWT auf BAB A 73).

Des Weiteren kommt es durch die Neugestaltung des Knotenpunktes Hafenstraße/Finkenbrunn – SWT (AS Nürnberg-Hafen Ost) zusätzlich zu einer Querschnittsverbreiterung durch die Durchführung der Rampe 1 (Schleifenrampe von der BAB A 73 aus Fahrtrichtung Feucht auf die Hafenstraße in Richtung Hafen) bzw. der Rampe 2 (Schleifenrampe von der Hafenstraße aus Richtung Nürnberg-Zentrum kommend auf die BAB A 73 in Fahrtrichtung Feucht) / Einfädelungsstreifen unter dem Bauwerk BW 1.417.

Im Bereich der Ausbaugrenzen werden Angleichungen an den Bestand erforderlich. Hiervon betroffen sind insbesondere die bereits bestehenden Verbindungsrampen an der AS Nürnberg-Hafen-Ost inklusive der Ausfädelungs- und Einfädelungsstreifen.

Der Ausbauquerschnitt der Südwesttangente entspricht einem RQ 36,0 nach RAA 2008.

RQ 36



Der gesamte Ausbau der Hafenstraße, des Finkenbrunns, der Rampen und der Südwesttangente außerhalb der Brückenbauwerke erfolgt im Vollausbau mit richtlinienkonformen Aufbau nach RStO 12 (Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen).

Fußgängerunterführung (BW 1.426)

Das Bauwerk überführt die Rampen 1 und 5 (Rampe von der Hafenstraße aus Richtung Nürnberg-Zentrum in Richtung Fürth) über den nördlichen Geh-/Radweg im Bereich Kleingartenanlage Finkenbrunn e.V. – Brücke über die Südwesttangente.

Die Geh-/Radwegunterführung hat eine Länge von ca. 27 m und eine Stützweite von ca. 7,80 m. Die Breite des Geh-/Radwegs unter dem Bauwerk beträgt 7 m.

Die Brücke wird als Rahmen aus Stahlbeton mit straßenparallelen Flügeln errichtet.

Stützwände (BW 2.194 und BW 2.195)

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

Hierfür kommen folgende Konstruktionsvarianten zur Ausführung:

1. Stahlbetonkonstruktion, tief gegründet mit aufgelöster Bohrpfehlwand und Gabionenvorsetzschale
2. Bewehrte-Erde-Konstruktion mit vorgebauten verankerten Gabionenkörben

Die Stützwand östlich des Main-Donau-Kanals (BW 2.194 Bereich 135) wird als Winkelstützwand in Stahlbeton ausgeführt. Die Gründung erfolgt als Flachgründung.

5. Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen laut beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt ca. 184.471.000 Euro brutto. In den Gesamtkosten sind Baukosten, Bauverwaltungskosten, Planungskosten und Grunderwerbskosten enthalten.

Weiterhin beinhalten die Gesamtkosten Ablösekosten in Höhe von ca. 11,6 Mio. Euro brutto, die an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung als Vorteilsausgleich zu entrichten sind. Dieser Vorteilsausgleich wurde durch die Gegenüberstellung der kapitalisierten Erhaltungskosten der alten und neuen baulichen Anlagen auf der Grundlage einer zeitlich unbegrenzten Erhaltungspflicht ermittelt. Ihre Berechnung erfolgt auf der Grundlage der Ablöse-Berechnungsverordnung – ABBV.

Im Folgenden werden die Baukosten in Unterkonten für die einzelnen Gewerke unterteilt:

Ingenieurbau:	130.629.029 Euro
Straßenbau:	46.528.529 Euro
Landschaftsbau:	2.876.415 Euro
Elektro/Beleuchtung:	629.152 Euro
Lichtsignalanlagen:	3.817.191 Euro

6. Bauzeit

Der offizielle Projektstart war der 01.12.2022 mit Baubeginn der vorgezogenen Behelfsbrücken über die Südwesttangente und über den Main-Donau-Kanal. Die Hauptmaßnahme schließt – vorbehaltlich der Genehmigung und der Mittelbereitstellung – direkt an die Errichtung der Behelfsbrücken an und erfolgt voraussichtlich in den Jahren 2024 bis 2027.

Der Rückbau der Behelfsumfahrung inkl. Behelfsbrücken erfolgt nach Beendigung der Hauptbaumaßnahme, voraussichtlich Ende 2027.

7. Bauleitplanung und Eigentumsverhältnisse

Für die Herstellung der Behelfsumfahrung wird Grundeigentum Dritter in Anspruch genommen. Die Inanspruchnahme erfolgt z.T. nur vorübergehend während der Baumaßnahme, z.T. auch dauerhaft im Bereich der neuen Schleifenrampen und der neuen Regenerückhalte- und Absetzbecken.

Mit den betroffenen Grundstückseigentümern konnte bereits Einvernehmen hinsichtlich der vorübergehende Inanspruchnahme der Flächen erzielt werden. Die notwendigen Nutzungsvereinbarungen werden zurzeit erarbeitet.

Zum Erwerb der dauerhaft beanspruchten Grundstücke wurde ein Grunderwerbsantrag beim Liegenschaftsamt der Stadt Nürnberg gestellt. Zurzeit erfolgen die erforderlichen Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern und Erarbeitung der Kaufverträge.

8. Finanzierung und Mittelbedarf

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen laut beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt 184.471.000 Euro brutto.

In Gesprächen mit der Regierung von Mittelfranken wurde der Stadt eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Baumaßnahme Hafenstraße in Aussicht gestellt. Für den städtischen Anteil der Gesamtmaßnahme wurde im August 2021 ein Zuschussantrag bei der Regierung von Mittelfranken gestellt und im Mai 2022 aktualisiert. Eine schriftliche Aussage über die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme steht noch aus.

Bis zum Vorliegen der Mitteilung der Regierung von Mittelfranken über die Aufnahme in das Förderkontingent für Neuaufnahmen und bis zum Erhalten des Zuwendungsbescheids mit Festlegung des Fördersatzes wird von einer 60 %-gen Förderung des städtischen Anteils der förderfähigen Kosten ausgegangen. Durch die Gewährung von Zuwendungen ergibt sich mit dieser Annahme eine Einnahmeerwartung von ca. 52.350.000 Euro.

Die vorgezogene Errichtung der Behelfsbrücken über den Main-Donau-Kanal und die Südwesttangente wurden von der Regierung von Mittelfranken als bauvorbereitende Maßnahmen anerkannt. Damit ist die vorgezogene Durchführung dieser notwendigen Teilmaßnahmen nicht schädlich für eine (spätere) Förderung, wenn die Prüfung der Antragsunterlagen ergibt, dass das Vorhaben aus Mitteln des Art. 2 BayGVFG und Art. 13c Abs. 1 BayFAG gefördert werden kann und entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

Aufgrund der geltenden Ausbaugrundsätze der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV), fordert die WSV eine Erhöhung des vorhandenen Lichtraumprofils unterhalb der Brücke über den Main-Donau-Kanal. Hierdurch kommt es zu einer beidseitigen Veranlassung der Maßnahme, bei der die Kosten für die Erneuerung der Brücke über den Main-Donau-Kanal und für die damit zusammenhängenden Umbauten der Verkehrsanlagen sowie die Errichtung der Behelfsumfahrung mit den drei Behelfsbrücken entsprechend eines Kostenteilungsschlüssels umgelegt werden. Der Kostenteilungsschlüssel beträgt für die Stadt Nürnberg 40 % und für die WSV 60 % der Kostenteilungsmasse (Bau- und Grunderwerbskosten). Weiterhin trägt die WSV eine Pauschale für die Verwaltungs- und Planungskosten in Höhe von 20 % der Bau- und Grunderwerbskosten.

Die erforderliche Verwaltungsvereinbarung „MDK / 717 über den Ersatzneubau der Hafenbrücken Nürnberg über den Main-Donau-Kanal, Brücke BW 1.416“ wurde mit dem Wasserstraßen-Neubauamt Magdeburg und dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Donau MDK abgestimmt. Der Entwurf liegt zurzeit bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) zur Genehmigung. Im Anschluss ist auch noch die Genehmigung durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erforderlich.

Mit dem Kostenteilungsschlüssel in Höhe von 40 % für die Stadt Nürnberg und 60 % für die WSV ergibt sich eine Einnahmeerwartung von der WSV in Höhe von ca. 40.268.000 Euro.

Für die Maßnahme können keine Erschließungsbeiträge erhoben werden. Auch eine Refinanzierung aus dem Straßenausbaubeitragsrecht ist nicht möglich.

Somit ergibt sich die folgende Kostenaufteilung:

Gesamtkosten:	184.471.000 Euro
Vorleistung der Stadt Nürnberg:	184.471.000 Euro
Einnahmeerwartungen mit Umsetzung der Baumaßnahme:	
Anteil WSV	40.268.000 Euro

Zuwendungen: 52.350.000 Euro

Die Finanzierung der gesamten Maßnahme erfolgt über die IA-Nr. E5410087500U und ist somit aus dem Budget für den Ersatzneubau der Überführungen der Hafestraße über den Main-Donau-Kanal BW 1.416 und über die Südwesttangente BW 1.417 abgedeckt. Dabei wird die Finanzierung folgendermaßen aufteilt:

VE bis inkl. 2022: 17.318.793 Euro

VE 2023: 16.897.000 Euro

VE 2024: 64.565.000 Euro

VE 2025 + Folgejahre: 85.711.562 Euro

Sollte sich die Einnahmestelle in der Folge abweichend darstellen, wird dies bei der Finanzierung der Hauptbaumaßnahme korrigiert.

9. Folgelasten

Durch die Baumaßnahme entstehen zusätzliche jährliche Folgelasten in Höhe von ca. 1.484.000 Euro brutto:

Bauwerk 1.416: 497.314 Euro

Bauwerk 1.417: 376.706 Euro

Bauwerk 1.426: 18.025 Euro

Stützwände, Bohrpfahlwand 37.731 Euro

Regenrückhaltebecken, Regenklärbecken 45.744 Euro

Verkehrsanlagen inkl. Straßenentwässerung 179.988 Euro

Schilderbrücken 31.405 Euro

LSA 3.332 Euro

Beleuchtung, Brückenbeleuchtung 27.281 Euro

Anzuchtpflege von Grünanlagen,
Bäumen und Sträuchern 266.703 Euro

Nürnberg 23.02.2023
Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg
Planung und Bau
Brückenbau und Wasserwirtschaft
Gruppe Hafibrücken (SÖR/1-B/4)