Entscheidungsvorlage

Südl. und nördl. Steubenbrücken
Sanierung der Abdichtung der BW 1.031/1.032 im Bereich der Straßenbahn / Bauwerksteil von 1847 - Sanierung BA 1

hier: Direkter Objektplan

Kurztitel: Südl. und nördl. Steubenbrücken Sanierung BA1

Allgemeines

Der vorliegende Objektentwurf umfasst die Maßnahmen für den 1. Bauabschnitt (BA1) der Generalsanierung der nördlichen und südlichen Steubenbrücke. Im Verlauf des östlichen Nürnberger Altstadtrings zwischen dem Laufertorgraben, der Insel Schütt und dem Marientorgraben überqueren die beiden Bauwerke BW 1.031 südliche Steubenbrücke und BW 1.032 nördliche Steubenbrücke die Pegnitz. Sie dienen auch der Überführung der Straßenbahnlinie über das Gewässer.

Die in diesem Bereich für 2025 angekündigte Gleissperrung der VAG Straßenbahnlinie 8 „Erlenstegen/Doku-Zentrum“ wird genutzt und die Abdichtung der Brücken unterhalb der Straßenbahn saniert (BA1). Die weiteren Bauabschnitte finden zu einem anderen Zeitpunkt und ohne Gleissperrung statt.

Die Brücken sind für Geh-/ und Radverkehr sowie den MIV und die Straßenbahn von hoher Bedeutung.

Notwendigkeit der Maßnahme

Im Verlauf des östlichen Nürnberger Altstadtrings zwischen dem Laufertorgraben, der Insel Schütt und dem Marientorgraben überqueren die beiden Bauwerke BW 1.031 südliche Steubenbrücke und BW 1.032 nördliche Steubenbrücke die Pegnitz. Sie dienen auch der Überführung der Straßenbahnlinie über das Gewässer.
Die beiden Steubenbrücken BW 1.031 und BW 1.032 wurden im Jahre 1847 als Massiv-Sandsteinbogen aus Hausteinmauerwerk mit je zwei Feldern erbaut und erhielten diverse Erweiterungsbauten aus den Jahren 1887 (Bruchsteinbogen), 1927 (Stampfbetonbogen) und 1962 (Stahlbeton).

Zahlreiche Schäden sind auf eine mangelhafte Bauwerksabdichtung besonders im Bereich der grünen Trasse der VAG zurückzuführen, so dass die Bauwerke 1.031 und 1.032 mit der Zustandsnote 3,0 (nicht ausreichender Bau-werkszustand) nach DIN 1076 bewertet wurden.

Technische Erläuterungen

Durch die Maßnahmen der Sanierung im BA 1 wird das Wasser dauerhaft aus dem Brückenkörper entfernt. Anfallendes Oberflächenwasser wird vor dem Eindringen in die Bauwerksauffüllung abgeleitet. Eine Förderfähigkeit der Sanierung ist nicht gegeben.

Die Anlagen der Straßenbahn über den Brücken-Bauwerken werden von der VAG zurückgebaut. Anschließend wird die Auffüllung über den Gewölben des BA 1 entfernt und eine Abdichtung sowie eine Drainage auf den Brücken installiert und der Bestand wiederhergestellt.

Bauablauf, Bauzeitliche Verkehrsführung

Der Eingriffszeitpunkt wird von der Gleissperrung und dem Schienenersatzverkehr der VAG vorgegeben. Dieser ist angekündigt für Pfingstferien bis Ende der Sommerferien 2025. Für die Abdichtungsarbeiten ist eine Vollsperrung der Straßenbahn sowie die Sperrung des benachbarten

Fahrstreifens (MIV) in Richtung Hauptbahnhof erforderlich. Auf der südlichen Steubenbrücke wird zudem der östlich verlaufende Fußverkehr über die Franz-Josef-Strauß Brücke umgeleitet.

Für die Arbeiten der Sanierung der Abdichtung wird mit einer Gesamtbauzeit, nach Baufeldfreimachung durch die VAG, von ca. 5 Wochen gerechnet bis der Wiederaufbau der Anlagen der VAG erfolgen kann. Für Wiederherstellungsmaßnahmen an der Oberfläche im Straßenbereich sind weitere 5 Wochen im Anschluss an die Gleissperrung geplant.

Baukosten

Die Gesamtkosten der Maßnahmen betragen laut beiliegender Kostenzusammenstellung insgesamt **1.560.000 EUR.**

Finanzierung und Mittelbedarf

Die Maßnahme ist für den MIP 2025/2028 vorgesehen. In der Sitzung des Ältestenrates wurde am 21.11.2024 der „Projekt-Freeze“ beschlossen. Die Maßnahme des BA 1 wurde in den Haushaltsberatungen beschlossen.

Die Finanzierung erfolgt - vorbehaltlich der Haushaltsfreigabe und Mittelfreigabe durch Ref II/Stk - über die Investitionsauftragsnummern:

E5410119100U "BW 1.032 nördliche Steubenbrücke" und

E5410119000U "BW 1.031 südliche Steubenbrücke"

Zur Finanzierung der Maßnahme werden 1.560.000 EUR benötigt.

Es wird folgender Mittelbedarf angemeldet:

	MIP-Nr. 1345	
	E5410119000U	E5410119100U
Mittelbedarf 2025:	702.000 EUR	858.000
Gesamtkosten	1.560.000 EUR	

Folgekosten

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