

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	10.05.2023	öffentlich - Beschluss

Grundsatzbeschluss Brücke Theodor-Heuss-Straße

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

- Anlage 1: Präsentation Brücke Theodor-Heuss-Straße
- Anlage 2: Klimaprüfung
- Anlage 3: Klimaprüfung Auswertung

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss beschließt den Neubau der Brücke Theodor-Heuss-Straße.

Bezüglich der Dimensionierung der Brücke entscheidet sich der Ausschuss für die folgende Variante:

- Variante A: Brückenlänge: 26,15 m und Brückenbereite 11,60 m
- Variante B: Brückenlänge: 32,90 m und Brückenbereite 11,60 m

Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Grundlage die weiteren Planungen aufzustellen und dem BWA zur Beschlussfassung vorzulegen. Eine Information der DB-AG über den Sachstand der Planungen erfolgt laufend.

Sachverhalt:

Die Straßenbrücke über die Eisenbahnstrecke nach Bamberg im Zuge der Theodor-Heuss-Straße ist in der Unterhaltungspflicht der Stadt Fürth. Sie befindet sich in einem außerordentlich schlechten Erhaltungszustand und bedarf dringend einer Erneuerung. Ein zeitlicher Aufschub um die Ergebnisse der weiteren Planungen der DB Netz AG bezüglich der S-Bahn-Führung abzuwarten, ist nicht mehr sinnvoll. Infolge des kritischen Bauwerkszustandes und der Tatsache, dass spannungsrissskorrosionsgefährdeter Spannstahl bei der Herstellung des Bauwerks verwendet wurde, besteht die Gefahr, dass die Tragfähigkeit des Bauwerks plötzlich versagt (Brücke über DB-Strecke!). Die aktuelle fachtechnische Stellungnahme des externen Bauwerkprüfers zur Restnutzungsdauer stellt eine letztmalige Verlängerung dar. Die aus der aktuellen Stellungnahme resultierenden Auflagen sind eine jährliche Hauptprüfung, halbjährliche Begehungen und das Weiterbetreiben des Monitorings. Mit Ablauf der Restnutzungsdauer Mitte 2025 oder zwischenzeitlicher Erweiterung des Schadensbildes ist das Bauwerk für den Verkehr zu

sperrten und abbrechen. Sollten aufgrund eines weiteren ungeprüften Betriebes oder einer Verzögerung der Abbrucharbeiten durch das Bauwerk Schäden im Bereich der Bahn und des Straßenverkehrs entstehen, ist die Stadt Fürth in der Haftungspflicht.

Bedingt durch die Sicherungsmaßnahmen sind seit dem Jahre 2011 bereits Kosten von 400.000 € angefallen.

Im Zuge des Grundsatzbeschlusses sind die Brückenbreite als auch die Brückenlänge festzulegen.

Brückenbreite:

Die Brücke ist Bestandteil der Gemeindeverbindungsstraße Stadeln-Kronach und dient innerorts der Anbindung zum Sportgelände des FSV Stadeln. Täglich wird die Brücke von ca. 1770 Fahrzeugen befahren. Zusätzlich benutzen ca. 200 Radfahrer und ca. 220 Fußgänger die Brücke. Die Fahrbahn hat im Bestand eine Breite von 5,00 m, der Gehweg weist eine Breite von 1,25 m auf und befindet sich auf der Südseite der Fahrbahn. Aufgrund der unübersichtlichen und kurvigen Situation vor dem Sportgelände sowie der dort nicht vorhandenen Gehwege besteht eine Tempo-30-Regelung, die auch weiterhin beibehalten werden soll. Im beschlossenen Radverkehrskonzept der Stadt Fürth führt die Radvorrangroute Nr. 7: „Nürnberg-Buch – Veitsbronn“ über die Brücke Theodor-Heuss-Straße.

Der geplante Querschnitt sieht eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vor. Durch diese Verbreiterung um 50 cm gegenüber dem Bestandsquerschnitt ist ein regelkonformer Begegnungsfall von Pkw/Lkw möglich. Der Gehweg soll eine richtlinienkonforme Breite von 2,50 m erhalten und von der Süd- auf die Nordseite (Sportgeländeseite) verlegt werden. Eine komfortable Nutzung für Fußgänger und radfahrende Kinder ist damit gegeben. Eigene Radverkehrsanlagen, wie beispielsweise Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder separate Bordsteinradwege sind aufgrund des geringen Kfz-Verkehrs nicht notwendig und würden durch eine dadurch notwendig werdende Verbreiterung zu einem unverhältnismäßigen Eingriff in den Naturraum führen. Auch durch die weiterhin bestehende Tempo-30-Regelung entspricht der gewählte Querschnitt den Anforderungen des beschlossenen Radverkehrskonzeptes für Vorrangrouten. Fördermöglichkeiten werden im weiteren Verlauf des Verfahrens abgeprüft.

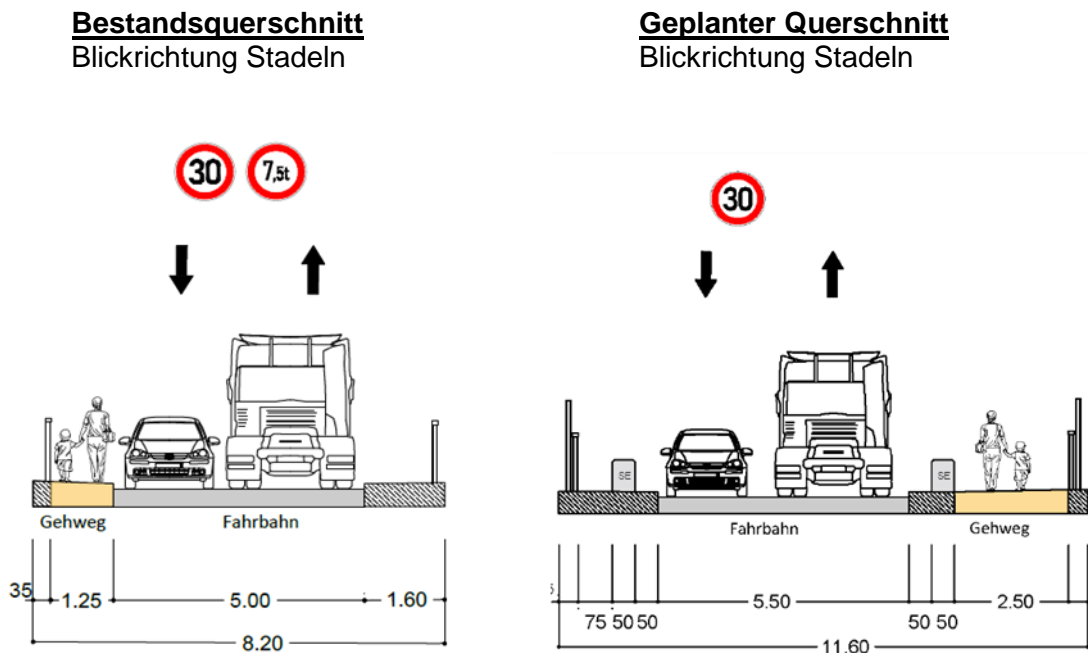


Abbildung 1: Querschnitt Brücke Theodor-Heuss-Straße (Bestand / Planung)

Brückenlänge:

Im Auftrag des Freistaates Bayern plant die Deutsche Bahn (DB Netz AG) die S-Bahn-Strecke von Nürnberg Hbf über Fürth nach Erlangen / Eltersdorf. Auf diese zusätzliche Strecke (entspricht 1–2 Gleisen zusätzlich zu den bestehenden 2 Gleisen) soll der S-Bahn-Verkehr künftig verlegt und damit fahrplanseitig von den schnellen Verkehren (ICE, Regional-Express) entkoppelt und ein gleichmäßiger 20-Minuten-Takt an Stelle des jetzigen „Stolpertaktes“ angeboten werden. Außer in Fürth Nord ist diese S-Bahn-Strecke auch bereits errichtet bzw. im Bau. Im Abschnitt Fürth Nord ist ihr Verlauf zwischen Stadt Fürth und DB/Freistaat umstritten, da es hier zwei Alternativen gibt:

- S-Bahn-Verschwenk (planfestgestellte Vorzugslösung der DB Netz AG)
- S-Bahn-Bündelungslösung in verschiedenen Lage-Varianten (Ost, West, Mitte)



Abbildung 2: Zusammenhang zwischen S-Bahn-Strecke und Brücke Theodor-Heuss-Straße

Die Stadt Fürth lehnt den S-Bahn-Verschwenk ab und fordert die S-Bahn-Bündelungslösung, d. h. die Führung der neu zu bauenden S-Bahn-Strecke neben den beiden Bestandsgleisen der Eisenbahnstrecke nach Bamberg. Die Baufähigkeit der Brücke Theodor-Heuss-Straße erlaubt keinen Aufschub bis die Planung der S-Bahn-Führung abschließend geklärt ist, da ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss aus Sicht der Verwaltung kaum vor Ende der 2020er Jahre zu erwarten ist.

Zugleich führt die Bündelungslösung unter der Brücke Theodor-Heuss-Straße hindurch. Um der S-Bahn-Resolution der Stadt Fürth aus dem Jahr 2011 zu entsprechen, soll die Umsetzung der Bündelungslösung durch die Stadt Fürth aktiv unterstützt werden. Dies bedeutet, dass Konstruktion und Länge der Brücke als bauliche Vorleistung auf die zusätzlichen 1–2 S-Bahn-Gleise auszulegen sind. Die Länge der Brücke ergibt sich also aus dem Flächenbedarf der heute darunter liegenden Gleise sowie der zukünftig vorgesehenen Gleise.

Gleichzeitig kann sich die DB Netz AG nicht an der Finanzierung der Länge beteiligen, da weiterhin nur der Verschwenk planausgelegt und planfestgestellt ist, auch wenn der Planfeststellungsbeschluss vom Bundesverwaltungsgericht für rechtswidrig und nicht vollziehbar erkannt wurde. Die S-Bahn-Bündelungslösung ist daher bis auf Weiteres als Wunsch der Stadt Fürth auch nur eine Planung der Stadt Fürth, und die Stadtverwaltung ist bemüht, die Randbedingungen der Alternativenprüfung so zu verändern, dass die DB sie später zur neuen Vorzugslösung erheben und umplanen kann.

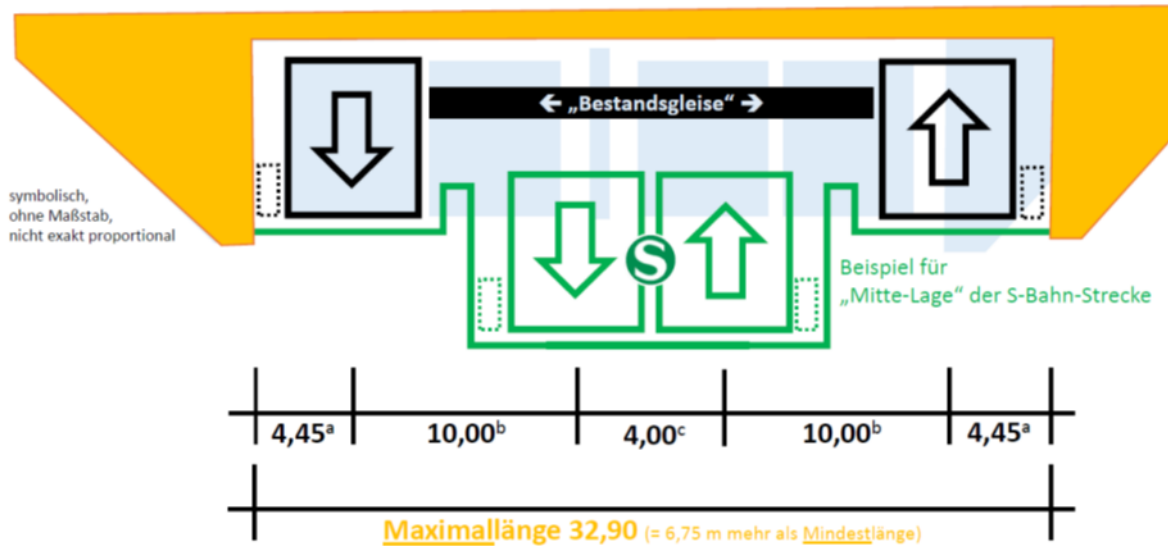


Abbildung 3: geplante Länge Brücke Theodor-Heuss-Straße

Die Stadt Fürth muss daher, zur Wahrung ihrer Interessen, den Neubau der Brücke schon jetzt so dimensionieren, dass die von ihr hier geplante S-Bahn-Strecke in verschiedenen denkbaren Variationen bzgl. Anzahl und Höhenlage der Gleise sowie Nicht-/Beibehaltung des Feld- / Waldweges möglich bleibt, da andernfalls das Bauwerk bei Errichtung oder Ausbau der Bündelungslösung ggf. lange vor seiner Lebensdauer wieder abzureißen und neu zu bauen wäre. Dies würde auch die im Zuge der Alternativenprüfung zu aktualisierende Nutzen-Kosten-Untersuchung der Bündelungslösung belasten, da Abriss und erneuter Neubau dem (S-)Bahn-Vorhaben anzulasten wären, während diese beim Verschwenk nicht erforderlich wären. Zudem wäre ein Abriss vor Ablauf der mit ca. 75 Jahren anzusetzenden Lebensdauer unwirtschaftlich, oder eine zu kurz errichtete Brücke würde der Bündelungslösung Zwangspunkte aufbürden, die einer Planungsoptimierung entgegenstehen. So würde die bisher für den Neubau verfolgte und aus dem Bestandsbauwerk abgeleitete Länge von nur 26,15 m etwa die Hälfte der denkbaren Kombinationen – und damit Optimierungen – ausschließen. (siehe Anlage 1 Folie 26)

Die beiden möglichen Varianten sind in der Anlage 1 auf Folie 15 und 16 dargestellt. Diese wurden entwickelt um die Auswirkungen der verschiedenen Brückenlängen in erster Näherung darzustellen und die Kosten zu ermitteln. Die Kosten für die beiden Varianten belaufen sich auf:

Variante A: Brückenlänge: 26,15 m und Brückenbreite 11,60 m → 4.332.730 €

Variante B: Brückenlänge: 32,90 m und Brückenbreite 11,60 m → 5.172.350 €

Die höheren Kosten der Variante B ergeben sich vor allem durch die größere Brückenlänge als auch die größer dimensionierten Stützwände im Bereich östliche der Bahnstrecke. Diese können nach erster überschlägiger Berechnung je Variante die folgende Höhe aufweisen:

Stützwände	Variante A		Variante B	
	Höhe [m]	Länge [m]	Höhe [m]	Länge [m]
Westlich der Bahn	bis ~3,80	~80	bis ~3,80	~80
Östlich der Bahn	bis ~3,65	~55	bis ~6,50	~45

In den weiteren Planungen können sich durchaus Änderungen ergeben.

In beiden Varianten sind geringfügige Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet nötig. Dies wurde mit OA abgestimmt.

Die Stadtverwaltung empfiehlt den Neubau mit der Länge von 32,90 m, da dieses Maß, anders als die bisher verfolgte Länge von 26,15 m, nahezu alle in Diskussion stehenden Kombinationen ermöglicht, die sich aus Anzahl / Höhenlage Gleise sowie Nicht- / Beibehaltung des bahnparallelen Feld- / Waldweges (dient auch Fuß- und Radverkehr) für eine positive Entwicklung

dieser S-Bahn-Strecke in den kommenden Jahrzehnten – und damit in den ca. 75 Jahren Bauwerkslebensdauer – aufdrängen.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 5.172.350,- €	jährliche Folgekosten <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 6310.9509.0000	Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Prüfung der Klimarelevanz:

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: <input type="checkbox"/>				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen): <input type="checkbox"/>				

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 24.04.2023

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 10.05.2023

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: einstimmig beschlossen Ja: 15 Nein: 0 Anwesend: 15