

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	05.06.2024	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	12.06.2024	öffentlich - Beschluss

### **Brücke Theodor-Heuss-Straße; Sachstandsmitteilung und Prüfauftrag bzgl. Nutzbarkeit Wegeverbindung Stadelner Hard sowie provisorische Fuß- und Radwegbrücke**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> Anlage 1: Lageplan Wäsiggweg	

#### **Beschlussvorschlag:**

##### **Für BWA am 05.06.2024**

Die Ausführungen des Baureferats werden zur Kenntnis genommen.

Der Bau- und Werkausschuss empfiehlt, die Planungen gem. der Ergebnisse des Prüfauftrages für die Ertüchtigung der Wegeverbindung Stadelner Hard sowie für das Behelfsbauwerk zur Aufrechterhaltung des Fuß- und Radverkehrs weiter zu führen.

Die Planungen für das neue Ersatzbauwerk werden zügig weitergeführt.

##### **Für StR am 12.06.2024**

Die Ausführungen des Baureferats werden zur Kenntnis genommen.

Der Stadtrat beschließt, die Planungen gem. der Ergebnisse des Prüfauftrages für die Ertüchtigung der Wegeverbindung Stadelner Hard sowie für das Behelfsbauwerk zur Aufrechterhaltung des Fuß- und Radverkehrs weiter zu führen.

Die Planungen für das neue Ersatzbauwerk werden zügig weitergeführt.

#### **Sachverhalt:**

Referenzvorlage zum Grundsatzbeschluss: SpA/1056/2023

Referenzvorlagen zum Sachstand: TfA/0447/2023, TfA/0453/2023 und TfA/0464/2023

## **Beschlusslage**

Der Grundsatzbeschluss zum Ersatzneubau der Brücke Theodor-Heuss-Straße konnte im Mai 2023 erteilt werden.

Mit der Sachstandsmitteilung im Juli 2023 wurde der Bau- und Werkausschuss über die weiteren Verkehrsbeschränkungen sowie über die weitere Vorgehensweise unterrichtet.

Im September 2023 wurde zum Stand der Planung berichtet.

Mit der Vorlage vom Dezember 2023, hat die Verwaltung vom Sachstand des Vergabeverfahrens zur Objekt- und Tragwerksplanung für den Ersatzneubau sowie den aktuellen Entwicklungen der DB-Planungen berichtet.

Da durch diese im Raum stehenden Planungen zu befürchten stand, einen Planungsauftrag zu erteilen, der in letzter Konsequenz nicht umsetzbar wäre, wurde das Vergabeverfahren zur Objekt- und Tragwerksplanung für den Ersatzneubau im Finanzausschuss Dezember 2023 aufgehoben.

Weiter hat der BWA die Verwaltung beauftragt, zu prüfen ob eine provisorische, temporäre Nutzbarkeit des Weges aus Richtung der Stadelner Hard hergestellt werden kann und ob eine provisorische Fuß- und Radwegbrücke nach Abbruch der Brücke auf den bestehenden Auflagern der Brücke wirtschaftlich darstellbar ist.

## **Aktueller Sachstand**

Aufgrund der Beendigung des Vergabeverfahrens für die Objekt- und Tragwerksplanung zum Ersatzneubau der Brücke, musste ein neues Verfahren zur Planung des Rückbaus des Bauwerks eingeleitet werden. Diese Leistungen konnten mittlerweile vergeben werden.

Nach aktuellem Stand ist es vorgesehen, den Überbau sowie die Mittelpfeiler im Oktober 2024 rückzubauen. Die notwendigen Sperrpausen hierfür wurden bei der DB beantragt und in Aussicht gestellt.

Zeitgleich wurde eine Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines Behelfsbauwerks auf den verbleibenden Widerlagern in Auftrag gegeben und ein Vorentwurf zur Ertüchtigung der Wegeverbindung Stadelner Hard erstellt.

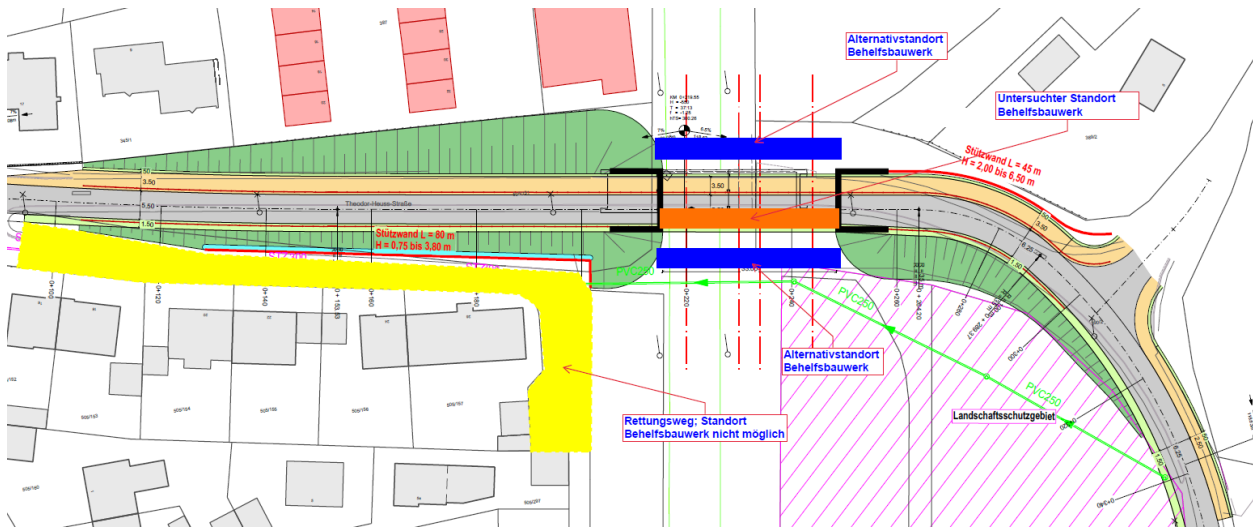
## **Behelfsbauwerk Brücke Theodor-Heuss-Straße**

Gemäß Prüfauftrag aus dem BWA sollte das zu betrachtende Behelfsbauwerk auf der Bestandsstrasse des Bauwerks errichtet werden, da in diesem Fall die Bestandswiderlager der Brücke verwendet werden können.

Eine Verlagerung nördl. oder südl. in den Böschungsbereich wäre zwar technisch möglich, hierzu müssten jedoch neue Widerlager hergestellt werden, der Straßendamm entsprechend verbreitert und die Theodor-Heuss-Straße im Anschluss an das Bauwerk verschwenkt werden.

Da dies neben einem zusätzlichen zeitlichen Aufwand v.a. auch zu weiteren hohen Kosten führen würde, werden diese Möglichkeiten nicht weiter untersucht.

Zudem müsste das Behelfsbauwerk an diesen Stellen aus baupraktischer Sicht ebenfalls während des Ersatzneubaus rückgebaut werden, da für das neue breitere Bauwerk, die Dammbauwerke mit neuen Stützwänden hergestellt werden müssen.



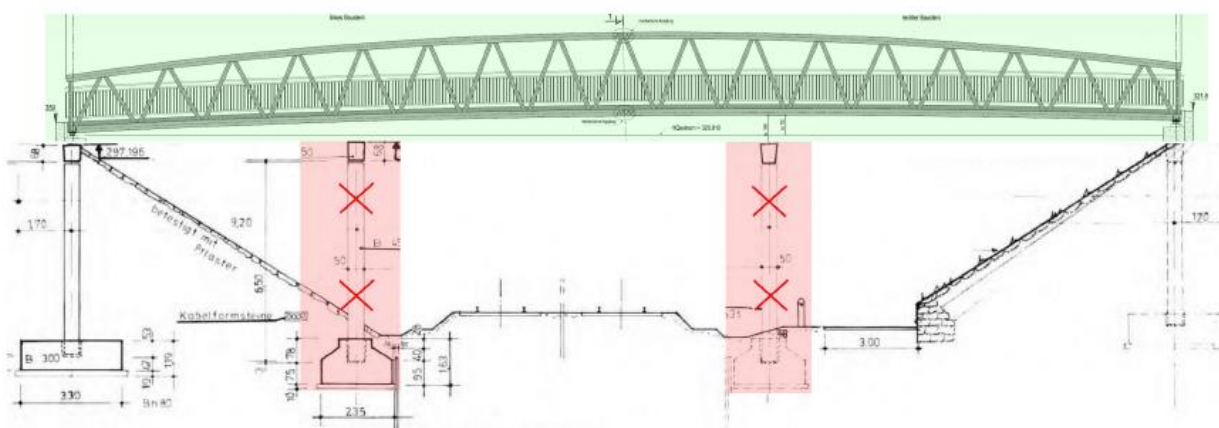
beschlossene Grundsatzvariante Ersatzneubau mit Lagebetrachtung Behelfsbauwerke

Somit könnte der Überbau des bestehenden Bauwerks sowie die Pfeiler im Bahnbereich rückgebaut und das Behelfsbauwerk ohne Zwischenunterstützung auf den bestehenden Widerlagern aufgelegt werden. Der Einhub des Bauwerks erfolgt, während einer noch zu beantragenden Sperrpause des unterführenden Bahnverkehrs, mittels Mobilkran.

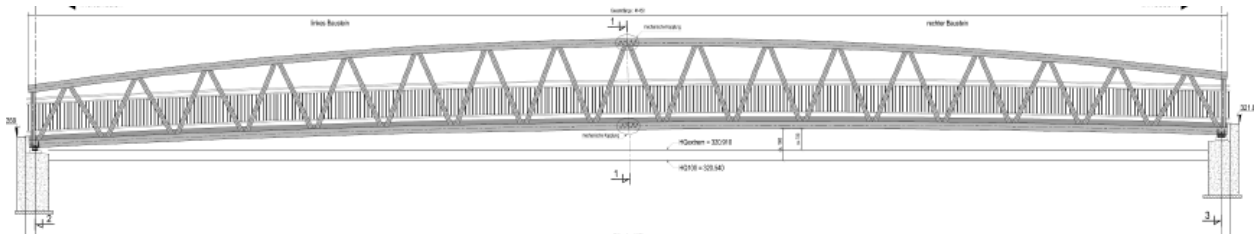
Das Behelfsbauwerk kann mit einer Stützweite von rd. 36,00m und einer nutzbaren Breite von 2,50m errichtet werden. Größere Breiten sind aufgrund der hohen Spannweite und der damit einhergehenden Leichtbauweise aus Aluminium wirtschaftlich nicht sinnvoll darstellbar. Aufgrund der nutzbaren Breite ist in Vorabstimmung mit dem SVA kein gemeinsamer Geh- und Radweg innerhalb der Brücke möglich, jedoch kann Radverkehr über die Möglichkeit „Gehweg – Radfahrer frei“ gewährt werden (= Fußgänger haben Vorrang; Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit, bei Bedarf muss angehalten werden).

Zum Schutz der Nutzer wird im Bereich der Bahnoberleitung zusätzlich ein Berührungsschutz montiert.

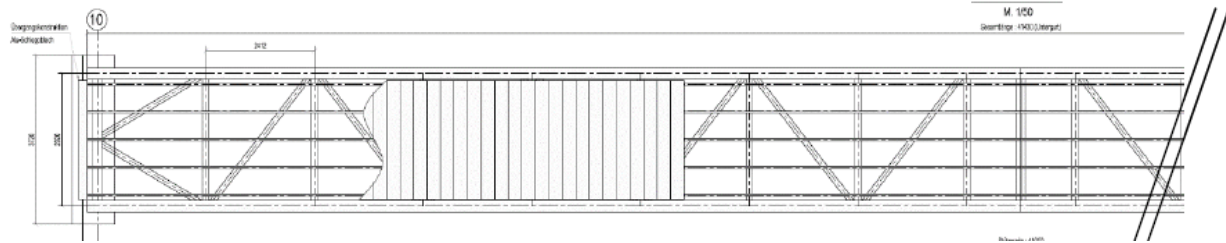
Eine Mehrfeldbauweise und somit eine evtl. breitere Bauweise scheidet aus, da die Bestandspfeiler zu stark geschädigt sind und anprallsichere Pfeiler in den zur Verfügung stehenden Sperrpausen nicht errichtet werden könnten.



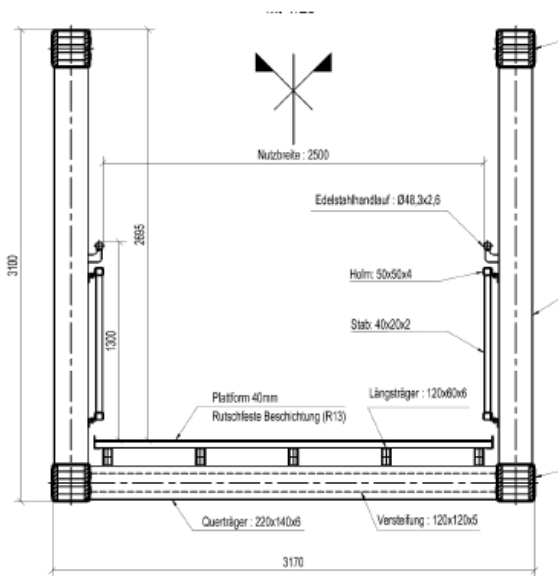
Schema Behelfsbauwerk auf Bestandswiderlager



Ansicht Behelfsbrücke

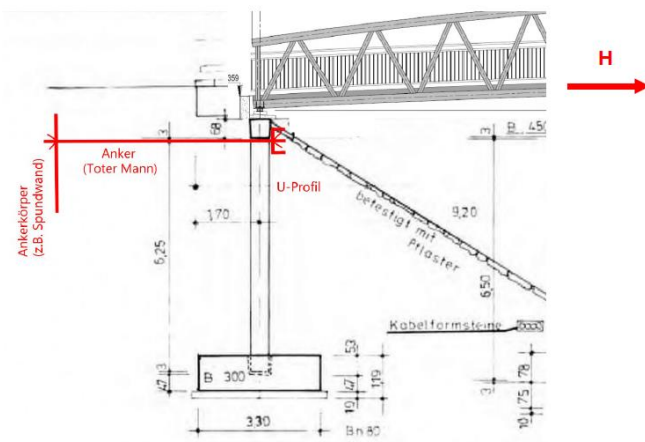


Draufsicht Behelfsbrücke



Querschnitt Behelfsbrücke

Um die Horizontalkräfte aus dem Erddruck auf die Widerlager abzufangen, müssen diese über eine Ankerkonstruktion in den Baugrund abgeleitet werden.



Schema Ankerkonstruktion

Die Kosten für diese Behelfsbauwerksvariante sowie die notwendigen Anpassungen an den Widerlagern inkl. Planungsleistungen belaufen sich auf geschätzte 525.000,00€ brutto. Die Kos-

ten für den Abbruch des Überbaus und der Mittelpfeilerreihen sind hier nicht eingerechnet, da diese Sowieso-Kosten darstellen.

Bei dem Behelfsbauwerk wurde darauf geachtet, dass sich dieses nach Gebrauch wiederverwenden lässt. Die Aluminiumkonstruktion lässt sich in 3 gleiche Teile zerlegen und somit variabel wiedereinsetzen.

Für die „Haltbarkeit“ sind das begrenzende Element die Widerlager (Baujahr 1965), mit einer theoretischen Nutzungsdauer von 110 Jahren. Lt. Herstellerangaben beläuft sich die Haltbarkeit des Aluminium-Behelfsbauwerkes bei 100 Jahren. Demnach könnte das Behelfsbauwerk mindestens 50 Jahre an dieser Stelle verbleiben können (regelm. Unterhalt vorausgesetzt).

Ein Nachteil, die Behelfsbrücke an dieser Stelle zu situieren ist jedoch, dass auch bei dieser Lösung das Behelfsbauwerk für den bevorstehenden Ersatzneubau wieder vollständig zurückgebaut werden muss, so dass für die Bauzeit der neuen Brücke (vrstl. 1,5 Jahre) definitiv keine fuss- oder radläufige Verbindung an dieser Stelle zur Verfügung gestellt werden kann.

Inwiefern lagemäßig entferntere Behelfe möglich wären, welche einem uneingeschränkten Neubau der Brücke nicht entgegenstehen würden und dennoch einen gewünschten Entlastungseffekt herbeiführen können sowie wirtschaftlich darstellbar wären, kann nur durch eine gesonderte Trassenuntersuchung erörtert werden.

Wegeverbindung Stadelner Hard

Das Sportgelände westl. der Brücke kann bisher mit dem Fahrrad aus dem Stadtgebiet auf kürzestem Wege über die Brücke Theodor-Heuss-Straße angefahren werden.

Bei einem Wegfall dieser Verbindung entstehen für den Fuß- und Radverkehr folgende Umwegsituationen:

<b>Distanz zwischen südl. Ende der Alfred-Nobel-Straße und dem FSV Stadeln</b>	<b>Fußgänger</b>	<b>Radfahrer</b>
mit Brücke	ca. 0,3 km	ca. 0,3 km
ohne Brücke, Umweg über den Bahnübergang Steinach und den bahnparallelen Weg östlich der Eisenbahnstrecke *)	ca. 1,8 km Distanz = ca. 1,5 km Umweg *)	ca. 1,8 km Distanz = ca. 1,5 km Umweg *)
ohne Brücke, Umweg über den Bahnübergang Steinach und den Weg zwischen Hempeläcker und Holzwiesen	ca. 2,2 km Distanz = ca. 1,9 km Umweg	Radverkehr nicht zugelassen
ohne Brücke, Umweg über den Weg im Wäsigg („Wäsiggweg“) zwischen Stadelner Hauptstr., Stadelner Hard und weiter über Am Kronacher Wald	ca. 2,2 km Distanz = ca. 1,9 km Umweg	Radverkehr nicht zugelassen, viele Schlaglöcher
ohne Brücke, Umweg über Seeackerstraße – Kronacher Straße – Am Kronacher Wald	ca. 4,6 km = ca. 4,3 km Umweg	ca. 4,6 km = ca. 4,3 km Umweg **)

\*) Der bahnparallele Wege steht ggf. während der Bauarbeiten an der Brücke nicht zur Verfügung.  
\*\*) Dies ist zugleich der Umweg für den Kfz-Verkehr (Ortsstraßen).

Je nach Betrachtungsfall, z.B. aus den Wohngebieten in Stadeln heraus, kann der Umweg auch größer oder geringer ausfallen, d. h. z. B. Umwege über den Bahnübergang Steinach verkürzen sich für Einwohner nördlich des Bezugspunkts am südlichen Ende der Alfred-Nobel-Straße, und verlängern sich für Einwohner südlich davon.

Um das Sportgelände, die Gartengrundstücke nördlich davon sowie die Wege und Naherholungsflächen am Kronacher Wald weiterhin auch mit dem Fahrrad attraktiv anzubinden, könnte der sog. Wäsigweg (Wegeverbindung im Bereich der Stadelner Hard) aufwandsarm soweit ertüchtigt werden, so dass für den Zeitraum in dem kein Behelfsbauwerk zur Verfügung steht bzw. während des Ersatzneubaus der Brücke Theodor-Heuss-Straße eine Nutzung für Fußgänger und Radfahrer möglich ist.

Der Wäsigweg ist als öffentlicher Feld- und Waldweg gewidmet und in der Unterhaltslast der Beteiligten, d.h., bei denjenigen, deren Grundstücke über diesen Weg bewirtschaftet werden.

Der vorhandene, ca. 555 m lange Weg ist zwischen ca. 4,00 und 6,00 m, in Teilbereichen bis zu ca. 6,50 m breit, in Teilbereichen verläuft er über Privatgrundstücke. Er ist derzeit überwiegend asphaltiert, wobei über weite Strecken nur noch für den Radverkehr wenig attraktive Reste der Asphaltdecke bzw. verschiedener Asphaltausbesserungen vorhanden sind.

Die Überlegungen sehen vor, diese Decke bis zu einer Tiefe von ca. 4 cm auf einer durchgehenden Breite von 4,00 m abzufräsen und das so gewonnene Fräsgut (Ausbauasphalt) an Ort und Stelle für die neue Wegdecke wiederzuverwenden. Abhängig von der Beschaffenheit des Aufbruchs kann fehlendes Material entweder in Form von Fräsgut oder in Form von Mineralbeton von der Deckenbaustelle an der Würzburger Straße (südlich der Geißäckerstraße) ergänzt werden. Verteilt, begradigt und eingewalzt entsteht so eine mineralische Deckschicht in für Fuß- und Radverkehr ausreichender Qualität.

Die Beteiligten, in deren Unterhaltslast sich der Weg befindet, werden um Zustimmung zur temporären Ertüchtigung gebeten. Es soll kein Ausbau im technischen Sinne durchgeführt werden. Außerdem wurden die Eigentümer der genannten, bereits jetzt als Weg genutzten Privatgrundstücke gebeten, die betreffenden Flächen entweder an die Stadt Fürth zu veräußern oder die Wegnutzung bis zur Inbetriebnahme eines endgültigen Brückenbauwerks zu dulden.

Aufgrund des zeitweisen, über den Gemeingebrauch der Grundstücksbewirtschaftung hinausgehenden Gebrauchs wird die Stadt Fürth für die Zeit der Umfahrung der Brücke den Unterhalt des Weges (Verkehrssicherung) übernehmen.

Die Kosten für die beschriebenen Maßnahmen belaufen sich auf ca. 40.000,00€ brutto ohne Grunderwerb.

### **Zusammenfassung**

Das Vergabeverfahren für die Objekt- und Tragwerksplanung zum Ersatzneubau der Brücke Theodor-Heuss-Straße wurde aufgrund der Kenntnisnahme über die wiederaufzunehmenden Planungen der DB sowie dem sich für die Stadt Fürth hieraus nicht einzuschätzenden Zeithorizont hieraus, aufgehoben.

Hierauf wurde die Abbruchplanung des Bestandsbauwerks aus der v.g. Planungsleistung herausgenommen und erneut ausgeschrieben. Die Vergabe der Leistung ist bereits erfolgt.

Vom Bestandsbauwerk wird Ende Oktober 2024 der Überbau sowie die Pfeilerreihen im Bahnbereich rückgebaut.

Auf die verbleibenden Bestandswiderlager könnte ein Behelfsbauwerk für den Fußverkehr mit der Möglichkeit „Fahrradfahren frei“ aufgelegt werden. Eine Realisierung hierfür wäre bis zum 2. QA 2025 möglich.

Für die Zeit in der noch kein Behelfsbauwerk errichtet ist bzw. während des Ersatzneubaus der neuen Brücke, kann der Wäsigweg soweit ertüchtigt werden, dass dieser als weitläufige Rad- und Fußwegverbindung genutzt werden könnte.

Eine Umsetzung hierfür könnte in Abhängigkeit der Verständigung mit den Grundstücksbeteiligten relativ zeitnah erfolgen.

Der Prüfauftrag aus dem BWA vom 06.12.2023 ist damit abgearbeitet.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				jährliche Folgekosten			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Kosten:	525.000,00 € +	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Unterhaltsleistungen; diese Kosten sind aktuell noch nicht abschließend bezifferbar €			
			40.000,00 € =						
			565.000,00 €						
Veranschlagung im Haushalt									
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.	im	<input type="checkbox"/> Vwhh	<input checked="" type="checkbox"/> Vmhh			
		6310.9509.0000							
wenn nein, Deckungsvorschlag:									

**Prüfung der Klimarelevanz:**

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

**Beteiligungen**

Auftrag:	Käm beteiligt	an Tiefbauamt von	17.05.2024
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	27.05.2024

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Tiefbauamt**

Fürth, 13.05.2024

*gez. Lippert*

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Tiefbauamt



**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 05.06.2024**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**