

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr: Erstelldatum: Aktenzeichen:	005/0256/2023 öffentlich 28.11.2023
Ersatzneubau der Ziegeltorbrücke		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Setzer, Josef		
Beratungsfolge	06.12.2023	Bauausschuss

Beschlussvorschlag:

Der Weiterverfolgung der Varianten 3 und 4 mit der Ausarbeitung von Untervarianten wird zugestimmt.

Sachstandsbericht:

a) Bestandsbauwerk, Ist-Zustand

Die Ziegeltorbrücke wurde 1921 als 2 feldriges Brückenbauwerk hergestellt.

Der Überbau wurde 1974 erneuert. Die Natursteinverkleidung der Widerlager wurde 1982 ausgebessert und neu verfugt. Die Brücke weist eine Gesamtlänge von rd. 17,0 m bei einer Regelbreite von 7,75 m auf.

Am Brückenbauwerk sind inzwischen erhebliche Mängel im Bereich der Gehwegkappen und der Abdichtung vorhanden. Das eindringende Wasser hat Folgeschäden an den Widerlagerwänden und der Tragkonstruktion verursacht. Laut Empfehlung der Bauwerks-Hauptprüfung in 2023 ist eine umgehende Sanierung oder Erneuerung der Brücke erforderlich.

Eine Sanierung der Brücke wird wegen der gravierenden Mängel (Schäden am Beton und der Natursteinverkleidung) und der baulichen Defizite (Abdichtung, Geländer) wirtschaftlich als nicht mehr sinnvoll angesehen.

Nach den derzeitigen Planungen wird der Neubau für das Jahr 2025 angestrebt.

b) Vorleistungen und Abstimmungen

Im Vorfeld der Planung wurde das Umfeld vermessen und ein Baugrundgutachten angefertigt. Ergänzend dazu wurden noch Schürfen bei den Fundamenten der Mittelstütze und des südlichen Widerlagers durchgeführt. Aus den beiden Widerlagerwänden wurden bis 1,0 m tiefe Bohrkerne entnommen, um deren Aufbau und Zustand bewerten zu können.

Mit dem Denkmalschutz wurden für die Planung des Ersatzneubaus folgende Eckpunkte abgestimmt:

- Der Charakter der Stadtgrabenüberführung im Zusammenspiel mit dem Ziegeltor ist zu erhalten. Die Wahrnehmung des Ziegeltors ist hervorzuheben. Vertikale Turmkanten sollen einsehbar und so die volle Turmhöhe sichtbar gemacht werden.
- Aus vorher genannten Gründen darf die neue Brücke nicht breiter, sondern möglichst schmaler werden als der derzeitige Bestand.

- Die Durchgänge in der Stadtmauer links und rechts neben der Durchfahrt sollten beibehalten werden.
 - Der bestehenden Mittelpfeiler kann entfallen, da dieser nicht „denkmal-mitprägend“ ist.
 - Die Lasteinwirkung auf die Gründung am Ziegeltor soll gegenüber dem Bestand möglichst nicht erhöht werden.
 - Das nördliche Widerlager gegenüber dem Ziegeltor kann neu gebaut werden.
 - Die Durchfahrthöhe unter der Brücke sollte mindestens 4,00 m betragen, damit der Kanalspülwagen unter der Brücke durchfahren kann. Im Stadtgraben liegt ein Hauptsammler, der regelmäßig gespült werden muss.
- c) Variantenvergleich (siehe TOP 3 der Anlage)

- 1) Variante 1: Ausführung entsprechend dem Bestand
 Gehwege und Fahrbahn werden gemeinsam geführt.
 Das Gefälle der Gehwege wird durch die Fahrbahn bestimmt. Eine Anpassung der Neigungsverhältnisse der Gehwege ist nicht bzw. nur in engen Grenzen möglich. Durch die Führung um das Tor zu den Durchgängen ergeben sich an den Ecken des Torbauwerks Engstellen. Am westlichen Durchgang ist eine Stufe zur Überwindung der Höhendifferenz erforderlich.
- 2) Variante 2: Ein Bauwerk mit breiten Gehwegen
 Durch den breiten Überbau können die Engstellen an den Turmecken vermieden werden. Nur die Durchgänge in der Stadtmauer stellen jeweils ein Nadelöhr dar.
 Durch die größere Breite der Verkehrsfläche resultieren auch größere Lasten, welche auf das Auflager beim Ziegeltor wirken.
 Durch die breite Verkehrsfläche ist das Ziegeltor nicht mehr als Turmbauwerk erkennbar, welches im Stadtgraben beginnt, sondern es wirkt, als würde das Ziegeltor aus der Verkehrsfläche stehen. Dies steht in Widerspruch einer grundsätzlichen Forderung des Denkmalschutzes.
 Der Charakter des Tors mit vorgelagerter Brücke wäre damit nicht mehr erkennbar.
 Wie bei Variante 1 können hier die Gehwege und die Fahrbahn nicht unabhängig voneinander geführt werden.
- 3) Variante 3:
 Die Fußwege West und Ost sowie die Fahrbahn erhalten jeweils eigene Brückenbauwerke. Die Straßenbrücke kann schmaler gebaut werden. Das daraus resultierende geringere Eigengewicht belastet das Auflager am Ziegeltor auch weniger. Die massiven Betonkonsolen am Ziegeltor entfallen. Der Charakter des Ziegeltors wird deutlich aufgewertet. Das Auflager der Fußgängerbrücken wird weg vom Ziegeltor zur Stadtmauer hin verlagert. Die Fußgängerbrücken können eigenständig geführt werden. Durch eine angepasste Trassierung kann die Stufe am westlichen Durchgang auf der Altstadtseite vermieden werden. Die Verkehrssicherheit wird erhöht.
 Die Variante mit 3 getrennten Bauwerken ist allerdings auch teurer als mit einer Brücke.
- 4) Variante 4:
 Die Variante 4 basiert auf der Variante 3. Die Gehwege werden ausgehend vom Ziegeltor von der mittleren Brücke nach außen verzogen. Damit wird die Sicht auf den Stadtgraben auch zwischen den einzelnen Brücken freigegeben und der Turm des Ziegeltors ab dem Stadtgraben sichtbar.

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

Der Ersatzneubau wäre derzeit unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig.

b) Haushaltsmittel

Die erforderlichen Haushaltsmittel werden mit der Fortschreibung der Planung beantragt.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Da es sich um einen Ersatzneubau handelt, sind bereits für das Bestandsbauwerk Unterhaltskosten berücksichtigt.

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen:

Siehe oben

Dr. Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

Anlage 1 – Präsentation Ersatzneubau der Ziegeltorbrücke mit Variantenuntersuchung