

Stadt Amberg

Marktplatz 11
92224 Amberg



AMBERG

Beschlussvorlage	Vorlage-Nr:	005/0105/2025
	Erstelldatum:	öffentlich
	Aktenzeichen:	04.06.2025
Ersatzneubau der Ziegeltorbrücke Festlegung der Variante für die weitere Planung und Ausführung		
Referat für Stadtentwicklung und Bauen Verfasser: Setzer, Josef		
Beratungsfolge	25.06.2025	gemeinsame Sitzung Verkehrsausschuss/Bauausschuss
	28.07.2025	Stadtrat

Beschlussvorschlag:

Dem Vorschlag für die Ausführung des Ersatzneubaus mit nur einem Brückenbauwerk am Ziegeltor entsprechend der Variante 1 und der Anpassung der Verkehrsführung wird zugestimmt.

Sachstandsbericht:

a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Bei der Variantenvorstellung im Bauausschuss im Dezember 2023 wurden verschiedene Lösungsansätze für einen Ersatzneubau der Ziegeltorbrücke vorgestellt und die Zustimmung für die weitere Planung mit Trennung der Bauwerke eingeholt.

Wegen der besonderen Anforderungen an das Brückenbauwerk am Ziegeltor an einer wichtigen Schnittstelle zur Altstadt wurde für die Gestaltung der Brücke(n) das Architekturbüro Knights Architects aus London hinzugezogen.

Für die Planung der Brücke sind an dieser Stelle verschiedene Belange zu berücksichtigen:

- Die Vorgaben des Denkmalschutzes sind zu beachten.
- Die Verkehrsbeziehungen, insbesondere des nicht motorisierten Verkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen.
- Die Buswendeschleife für den Schienenersatzverkehr ist zu erhalten.
- Die Kurzzeitparkplätze am Ziegeltorplatz sollen erhalten bleiben.

Aus den Ergebnissen der Abstimmungen mit den verschiedenen Fachstellen wurden folgende Punkte in die weiteren Planungen übernommen:

- Der Mittelpfeiler kann entfallen, da dieser nicht denkmal-mitprägend ist.
- Das nördliche Brückenwiderlager wird neu gebaut und in diesem Zuge gegenüber dem Bestand abgesenkt. Dadurch ergibt sich auf der Brücke ein geringeres Längsgefälle.
- Der Lasteintrag von der Brücke auf das Ziegeltor soll nicht erhöht werden
- Die Hauptbrücke wird für eine Belastung bis 30 t ausgelegt.

Ausgehend von der Idee, die bestehende Brücke entsprechend der vorhandenen Durchführungen am Ziegeltor aufzuteilen, wurden die Verkehrsführungen nach den Anforderungen der unterschiedlichen Nutzungsgruppen untersucht.

Im Bestand haben die beiden Fußgängerdurchgänge eine Breite von jeweils ca. 1,50 m. Die Durchfahrt im Ziegelturn hat am Ein- und Ausfahrtsbogen des Ziegeltors eine Breite von ca. 3,5 m.

Im Ziegeltor weitet sich der Durchgang in 2 Stufen bis auf rd. 4,60 m auf.

Für eine durchgängige Radwegführung mit Trennung vom motorisierten Verkehr müsste ein Durchgang verbreitert werden. Das ist ohne erhebliche Eingriffe in die Statik der historischen Bausubstanz nur beim westlichen Durchgang möglich. Weitere Konfliktpunkte ergeben sich aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen bei der Ausfahrt in die Altstadt zwischen Fahrradfahrern und dem motorisierten Verkehr.

In Anbetracht dieser Einschränkungen wurden weitere Alternativen untersucht.

Es kristallisierten sich vom Ansatz her 3 Varianten heraus, welche nachfolgenden gegenübergestellt werden.

Variante 1:

Bei der Variante 1 wird nur eine Brücke mit Anbindung der Hauptdurchfahrt gebaut. Die beiden seitlichen Durchgänge werden nicht mehr angebunden. Die Brücke wird mit einer lichten Breite von ca. 4,0 m hergestellt. Sie wird nur für den **nicht motorisierten Verkehr** in beide Fahrrichtungen freigegeben. An den Ein- und Ausfahrtsbogen durch das Ziegeltor selbst steht eine Breite von ca. 3,5 m zur Verfügung. Im Ziegeltor weitet sich der Durchgang in 2 Stufen bis auf rd. 4,60 m auf.

Der **motorisierte Verkehr** wird von der Ziegelgasse in die Kasernstraße zum Nabburger Tor weitergeleitet. Zur Abschätzung der Verkehrsbelastung wurden im Zeitraum von 15.02.2025 bis 21.02.2025 die Verkehrszahlen elektronisch erfasst. Von Montag bis Freitage wurden im Mittel rd. 700 Fahrzeuge täglich gezählt. Am Samstag waren es rd. 420 Fahrzeuge und sonntags rd. 320 Fahrzeuge.

Entlang der Umleitungsstrecke einschließlich der Anbindung in den Kreisverkehr am Nabburger Tor ist die erforderliche Leistungsfähigkeit vorhanden, um den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Ein weiteres wichtiges Kriterium bei der Beurteilung dieser Lösung sind die möglichen Umleitungsstrecken, falls z.B. bei baubedingten Sperrungen die Durchfahrt zum Nabburger Tor nicht gegeben ist. Für diesen Fall stehen gleich mehrere Optionen zur Auswahl, um den Verkehr trotzdem aus der Altstadt ausleiten zu können:

- Freigabe der Ausfahrt von der Ziegelgasse über die Fronfestgasse in die Mühlgasse
- Freigabe der Ausfahrt über den Paradeplatz in die Fronfestgasse
- Freigabe der Ausfahrt durch das Ziegeltor und Umleitung der Fußgänger und Radfahrer durch den westlichen Durchgang am Ziegeltor über einen provisorischen Steg. Alternativ können die Fußgänger in diesem Fall auch über den Durchgang bei der Fronfeste umgeleitet werden. Mit dem Fahrstuhl im Parkhaus Pfalzgrafenring ist dieser Weg auch barrierefrei.

Variante 1 bietet folgenden Vor- und Nachteile:

- + der Fußgängersteg aus Variante 2 und/oder 3 kann später im Bedarfsfall noch nachgerüstet werden
- + es ist nur ein Brückenbauwerk zu bauen und zu unterhalten
- + der Anblick von Norden auf das Ziegeltor kommt bei dieser Variante der historischen Ansicht sehr nahe. Der Turm des Ziegeltors ist in seiner gesamten Größe erkennbar
- + durch die Neuordnung verbessern sich die Wegebeziehung des nicht motorisierten Verkehrs deutlich
- + die neuen Wegeverbindungen sind barrierefrei
- + die Verkehrsflächen und damit die Versiegelung auf dem Ziegeltorplatz reduziert sich gegenüber dem Bestand
- + am Ziegeltorplatz können 6 Kurzzeitparkplätze angeboten werden, welche eine gute fußläufige Anbindung in die Altstadt haben.
- + der Parksuchverkehr und damit der Verkehr in die Altstadt kann durch die unattraktivere Wegführung reduziert werden

- + die Kasernstraße wird als Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr mit “Radfahrer frei“ eingerichtet. Durch den Einbahnverkehr in der Kasernstraße gibt es ausreichend Platz für eine sichere Führung der Fußgänger.
- die Anlieger der Ziegelgasse, des Spitalgraben inkl. Bürgerspitalareal und des Paradeplatzes müssen einen längeren Weg bei der Ausfahrt aus der Altstadt in Kauf nehmen
- es gibt eine zusätzliche Verkehrsbelastung in der Herrnstraße - Hallplatz – Nabburger Tor

Variante 2:

Die Hauptbrücke bei der Variante 2 entspricht der Brücke bei Variante 1.

Zusätzlich wird ein Steg mit einer Breite von 3,0 m für den nicht motorisierten Verkehr beim westlichen Durchgang am Ziegeltor hergestellt. Für eine Verbreiterung des westlichen Durchgangs am Ziegeltor von 1,50 m auf ca. 2,50 m gibt es von Seiten des Denkmalschutzes keine Zustimmung. Damit bleibt am Durchgang durch die Stadtmauer ein Nadelöhr mit einer Durchgangsbreite von 1,50 m. Diese Breite ist für die sichere Durchfahrt auch wegen der fehlenden Sichtbeziehungen für Fahrradfahrer nicht geeignet. Deshalb kann der Steg nur als Fußgängerbrücke ausgewiesen werden. Die Verkehrsführung in der Altstadt und am Ziegeltorplatz bleibt wie im heutigen Ist-Zustand gegeben. Die Variante 2 baut modular auf der Variante 1 auf. Wegen der baulichen Trennung der beiden Brücken kann der Fußgängersteg zeitlich im Nachgang zum Bau der Hauptbrücke erfolgen.

Variante 2 bietet folgenden Vor- und Nachteile:

- + der Steg einschließlich des Durchgangs wird barrierefrei hergestellt
- + die Nachteile aus Variante 1 entfallen
- für Radfahrende gibt es wie derzeit im Bestand keine durchgängige Verbindung
- 2 Brückenbauwerke kosten mehr bei der Herstellung und beim späteren Unterhalt
- es müssen mehr Flächen für die Verkehrswege gebaut und versiegelt werden als bei Variante 1. Das hat auch an dieser Stelle Mehrkosten beim Bau und Unterhalt zur Folge
- die Ansicht von Westen auf das Ziegeltor wird durch den Steg gestalterisch beeinträchtigt

Variante 3:

Gegenüber der Variante 2 wird zusätzlich auf der Ostseite ein Steg mit einer Breite von 2,0 m für Fußgänger hergestellt. Eine Verbreiterung des östlichen Durchgangs am Ziegeltor ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Die Verkehrsführung in der Altstadt und am Ziegeltorplatz bleibt wie im heutigen Ist-Zustand bestehen. Die Variante 3 baut modular auf die Variante 2 und 1 auf. Wegen der baulichen Trennung der 3 Brücken kann auch der östliche Fußgängersteg zeitlich im Nachgang zum Bau der Hauptbrücke hergestellt werden.

Variante 3 bietet folgenden Vor- und Nachteile gegenüber Variante 2 und/oder 1:

- + die beiden Stege einschließlich des Durchgangs werden barrierefrei hergestellt
- + die Nachteile aus Variante 1 entfallen
- für Radfahrende gibt es, wie derzeit im Bestand, keine durchgängige Verbindung
- 3 Brückenbauwerke kosten mehr bei der Herstellung und beim späteren Unterhalt
- es müssen mehr Flächen für die Verkehrswege gebaut und versiegelt werden als bei Variante 1 und 2. Das hat auch an dieser Stelle Mehrkosten beim Bau und Unterhalt zur Folge
- die Ansicht von Osten und Westen auf das Ziegeltor wird durch die beiden Stege

gestalterisch beeinträchtigt

Zusammenfassung:

Für alle 3 Varianten soll die Hauptbrücke durch das Ziegeltor hinsichtlich Gestaltung und technischen Anforderungen einheitlich geplant und gebaut werden.

Die Anschlusspunkte zum Pfalzgrafenring und damit Linienführung für die Verkehrsflächen sind im Prinzip gleich. Es werden nur die Ausbaubreiten an den Bedarf der jeweiligen Varianten angepasst.

Der bzw. die beiden Stege neben der Hauptbrücke werden entkoppelt voneinander gebaut.

Aufgrund dieser Randbedingungen lassen sich die vorgestellten 3 Varianten modular nachträglich auf die jeweils anderen Varianten ergänzen bzw. zurückbauen.

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Ziegeltorbrücke, so wie wir sie heute kennen, wurde 1921 als 2 feldriges Brückenbauwerk hergestellt. Sie weist eine Gesamtlänge von rd. 17,0 m bei einer Breite von 7,75 m auf.

In den vorliegenden Unterlagen ist eine Erneuerung des Überbaus in 1974 dokumentiert.

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. Eine umgehende Sanierung der Brücke ist dringend erforderlich, ist aber wegen der gravierenden Mängel (Schäden am Beton und der Natursteinverkleidung) und der baulichen Defizite (Bauwerksabdichtung, Geländer) als wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll zu bewerten.

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nicht öffentlichen Teil

d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Mit der Entscheidung über die zur Ausführung kommenden Variante kann die Planung bis zur Ausschreibungsreife weitergeführt werden.

Folgender Zeitplan kann im günstigsten Fall angesetzt werden.

- Entscheidung zur Brückenvariante bis Mitte 2025
- Planung bis LPH 5 mit Einreichung des Fördermittelantrags bis Mitte 2026
- Ausschreibung Dezember 2026
- Baubeginn Frühjahr 2027
- Bauende Ende Oktober 2027

Personelle Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen:

a) Finanzierungsplan

Der Ersatzneubau wäre derzeit unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig.

b) Haushaltsmittel

Die Kosten für die Maßnahme sind abhängig von der gewählten Variante.

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 derzeit bereits für das Bestandsbauwerk

Unterhaltskosten berücksichtigt. Die Folgekosten sind auch abhängig von der gewählten Variante.
d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

Alternativen:

Siehe Variante 2 und Variante 3

.....

Dr. Markus Kühne, Baureferent

Anlagen:

Anlage 1: Lageplan Variante 1

Anlage 2: Lageplan Variante 2

Anlage 3: Lageplan Variante 3

Anlage 4: Verkehrsführung Variante 1

Anlage 5: Verkehrszählung am Ziegeltor