



Kenntnisgabeverfahren

nach Art. 73 BayBO und § 37 (2) BauGB

ABG 3-Vertrags-Nr. **W912GB-18-C-0061**

BMNr. **61120 T 0055**

Bezeichnung der Liegenschaft: **USAG ANSBACH, KATTERBACH BKS**

Bezeichnung der Maßnahme: **Neubau einer Fußgängerbrücke über die B14**

Abgabestand: **13.02.2023**

INHALTSVERZEICHNIS

BESCHREIBUNG DES ENTWURFS	3
01 Allgemeine Beschreibung zur Bauaufgabe.....	3
02 Termine.....	6
03 Fotos.....	7
04 Öffentlich-rechtliche Anforderungen.....	14
05 Sicherheitsanforderungen	17
06 Standsicherheit.....	18
07 Brandschutz.....	19
08 Schallschutz.....	19
09 Barrierefreiheit.....	19
010 Beleuchtung.....	19
011 Baugrundgutachten.....	19

BESCHREIBUNG DES ENTWURFS

01 Allgemeine Beschreibung zur Bauaufgabe

Baufaufgabe: Neubau einer Fußgängerbrücke über die B14

Das Bauvorhaben befindet sich etwa fünf Kilometer östlich der Stadt Ansbach auf dem Gelände des US-Militärstandorts Ansbach (U.S. Army Garrison Ansbach, kurz: USAG Ansbach). Das Gelände ist eine Liegenschaft der Bundesrepublik Deutschland, das der US Army zur Nutzung überlassen ist. Die Liegenschaft ist ein durch die US-Army militärisch genutztes Gebiet (Flugplatz, Wohn- und Dienstgebäude, Schulen, etc.).

Die beiden zur US Army Garrison Ansbach gehörigen Kasernenteile (Bismark und Katterbach Kaserne) werden von der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bundesstraße 14 in einen nördlichen und südlichen Bereich getrennt. Um den Übergang zwischen den getrennten Arealen zu erleichtern, Wege und Gehzeiten zu verkürzen, soll eine Fußgängerbrücke über die B14 errichtet werden.

Das geplante Brückenbauwerk überquert mit einer Gesamtstützweite von 67,025 m ausgehend von der nördlich liegenden Bismarck Kaserne (Parkfläche westlich des Gebäudes 5843-D) eine Stützmauer, eine Kasernenstraße, einen Grünstreifen und die Bundesstraße B14 mit Geh-/Radweg und wird mittels Rampen/Treppen und einem Aufzug angebunden.

Die Fußgängerbrücke wird über vier Felder mit Stützweiten von 8,76 m, 20,94 m, 15,425 m und 21,90 m geführt und liegt über der B14 in einer Geraden. Der Kreuzungswinkel der Brücke beträgt ca. 100 gon zur B14. Die Gradienten der Brücke wird mit einer Längsneigung von 1 % von Achse 10 bis 30 und einer Längsneigung von 3% von der Achse 30 bis 50 ausgebildet.

Die kleinste lichte Höhe über der Bundesstraße B14 wurde aufgrund der häufig stattfindenden Schwertransporte mit 5,20 m und über der Erschließungsstraße der Kaserne mit 4,50 m festgelegt. Über den Parkplätzen bzw. Geh- und Radwegen wird stets eine lichte Höhe von mindestens 3,50 m bzw. 2,50 m eingehalten.

Der Überbau der Brücke wird mit L-förmigen Stahlbeton- bzw. Spannbetonfertigteilen hergestellt, die mit einer Ortbetonergänzung vor Ort zu einem U-förmigen Querschnitt betoniert werden. Der Träger im kürzesten Feld (8,76 m) ist aus schlaff bewehrten Stahlbeton, bei den anderen Feldern handelt es sich um vorgespannte Stahlbeton-Fertigteilträger. Die Höhe der Träger ist konstant mit 1,35 m, die Breite beträgt 3,84 m bzw. 3,02 m zw. den Geländen. Die 0,30 m breiten und 1,35 m hohen seitlichen Trogwände dienen als Brüstung bzw. Absturzsicherung. An der Brüstung ist ein Handlauf mit einer Höhe von 1,30 m und 0,85 m vorgesehen. Des Weiteren erhält der Trogquerschnitt ein Quergefälle von 2%, beidseitig von den Außenkanten zur Mitte und wird mit einem Dünnschichtbelag aus Flüssigkunststoff versehen.

Die Entwässerung der Brücke erfolgt über das umgekehrte Dachprofil (Querneigung 2%) in der Mitte der Brücke. Ausgehend von der Achse 30 wird das Wasser in Brückenmitte in flachen Kastenrinnen nach Norden (Längsgefälle von 1 %) und nach Süden (Längsgefälle 3 %) abgeleitet. Vor den Übergangskonstruktionen befinden sich jeweils Abläufe.

Das anfallende Wasser wird über Falleitungen DN 80 in den Stützen (Achse 50), bzw. über Nischen in der Widerlagerwand (Achse 10) analog RiZ-ING Was 5 nach unten geführt und von dort in Muldenversickerungsanlagen bzw. eine Rigole geleitet.

Um die Brücke optisch weniger massiv wirken zu lassen, wird an der Außenseite des Überbaus eine Blechverkleidung aus Streck- und Glattmetall mit einer horizontalen Gliederung angeordnet. Die Blechverkleidung wird aus einem mittleren, 80 cm hohen Streifen aus Streckmetall und zwei 30 cm hohen Streifen aus Glattmetall gebildet.

Weiterhin wird der Knick, der durch die Längsneigung in der Achse 30 entsteht, mit der Blechverkleidung mit einem Halbmesser von 1000 m ausgerundet. Hierzu wird der obere und untere Streifen der Blechverkleidung in der Höhe variabel ausgebildet. Der mittlere Streckmetallstreifen bleibt in der Höhe konstant. Die Blechverkleidung wird lackiert und feuerverzinkt ausgebildet, die Unterkonstruktion besteht aus Aluminium.

Gegründet wird die Brücke in den Achsen 10,20 und 30 auf einer Flachgründung. Aufgrund einer naheliegenden Gasleitung erfolgt die Gründung der Pfeiler bzw. des Widerlagers in den Achsen 40 und 50 auf einer Bohrpfahlgründung Ø75 cm. Die Pfeiler haben eine rechteckige Grundrissform. Im oberen Bereich, unterhalb der Lager, haben sie eine Breite von 3,84 m, die sich nach unten zum Fundament mit einem Neigungsverhältnis von 1:4 verjüngen. Auch in der West- bzw. Ostansicht weisen die Pfeiler eine linear veränderliche Dicke von 90 cm am Pfeilerkopf und 50 cm am Pfeilerfuße auf.

Auf den Pfeilern wird jeweils eine Doppellagerung und an am Widerlager Nord und Süd eine einfache Lagerung vorgesehen. Die Lagerung der Brücke erfolgt schwimmend auf frei verformenden Elastomerlagern. In den Lagerachsen 40.2 und 50 sind aufgrund der sehr geringen Auflasten, vertikale Verankerungen erforderlich. Der Lagerwechsel und die Montage erfolgt mit Hilfe von Traggerüsten neben bzw. auf den Pfeilern.

Im nördlichen Kasernenteil endet die Fußgängerüberführung auf einem erhöht liegenden Parkplatz westlich des Gebäudes Nr. 5843-D. Der Höhenunterschied von ca. 1,76 m zwischen Gehweg und Gelände ist gering, sodass kurze Rampen und Treppen zum Anschluss an den Bestand ausreichen. Der Übergang des nördlichen Ende des Steges zum Rampenbauwerk wird durch eine 1,0 m dicke, flach gegründete Widerlagerwand mit hinterer Kammerwand gebildet. Das statische System des Widerlagers entspricht dem einer Stützwand. Die Kammerwand ist ca. 3,84 m breit und biegesteif an die nördliche Rampe angeschlossen. Unter dem rechteckförmigen Fundament ist ein ca. 2,50 m starker Bodenaustausch durch Magerbeton vorgesehen.

Die Rampenkonstruktion wird aus Stahlbetonfertigteile-Winkelstützen gebildet, die mit grobkörnigem Boden gem. ZTV E-StB verfüllt werden. Auf der Auffüllung zwischen den Stahlbetonfertigteile-Winkelstützen wird eine bewehrte, 15 cm starke Ortbetonplatte auf einer 5 cm starken Sauberkeitsschicht als Geh- und Radweg ausgebildet. Zur barrierefreien Erschließung werden die Rampen mit einer Längsneigung von max. 6 % ausgebildet. Alle 6 m wird ein Zwischenpodest mit 1,5 % Gefälle vorgesehen. Die lichte Weite zwischen den Handläufen beträgt, entsprechend den Mindestanforderungen aus dem Begegnungsverkehr von Radfahren und Fußgängern 2,0 m. Die Entwässerung der Rampe Nord erfolgt über das Längsgefälle der Rampen. Auf den Zwischenpodesten wird das anfallende Wasser durch Kastenrinnen gefasst und über SammelSchächte einer Rigole mit Notüberlauf mit Rückstausicherung zum Regenwasserkanal zugeführt.

Die Treppenkonstruktion am nördlichen Ende der Brücke wird aus einem oberen und unteren Treppenlauf mit 5 bzw. 6 Stufen sowie aus einem Podest gebildet. Die lichte Weite zwischen den Handläufen beträgt 2,00 m. Das 1,30 m hohe Geländer mit Handlauf wird analog zum Geländer der Rampe ausgeführt.

Zur Überwindung des ca. 5,80 m hohen Höhenunterschieds zwischen Brücken- und Geländeoberkante am südlichen Ende der Brücke (Katterbach Kaserne) wird im Grünsteifen zwischen den Gebäuden 5814 und 5815 eine Treppenkonstruktion in Verlängerung der Brücke sowie eine Aufzug angeordnet. Die insgesamt 12,70 m lange Treppe mit einer lichten Weite zw. den Geländern von 3,02 m, setzt sich aus vier Treppenläufen und drei Treppenpodesten zusammen. Die tragenden Elemente bestehen aus Stahlholprofilen (vertikale Stützen QRO und HEB-Profile, horizontale Riegel RRO und QRO-Profile), die Treppenstufen und Podeste aus Gitterrosten. Zur Auflagerung des Überbaus werden zwei horizontale Riegel (350 x 250 x 12,5 mm) an den vertikalen Stahlstützen der Treppenkonstruktion angeschlossen, auf denen jeweils ein Lager vorgesehen werden. Einzelne Konstruktionselemente der Treppe werden zur Baustelle geliefert und vor Ort montiert. Bedingt durch die Sparten/Leitungen, erfolgt die Gründung der Stahlstützen der Treppenkonstruktion mittels einer Tiefgründung aus 5 m langen Ortbetonpfählen (Ø75 cm) und Pfahlkopfbalken. Die Pfahlkopfbalken weisen eine Dicke und Breite von 1,0 m auf.

Der Bau der Aufzugskonstruktion erfolgt in Stahlbetonbauweise östlich der Treppenkonstruktion und besitzt eine Tragfähigkeit von 1000 kg (13 Personen). Bei einer Fahrkorbgröße von 1100 mm x 2100 mm ist dieser für die Mitnahme von Fahrrädern und für Krankentransporte geeignet. Auch auf die Beförderung von Rollstuhlfahrern ist der Fahrstuhl ausgelegt.

Der Übergang erfolgt am nördlichen und südlichen Ende des Brückenbauwerks jeweils mit einer wasserdichten Übergangskonstruktionen für Geh- und Radwegbrücken. Auf der Nord- und Südseite ergibt sich jeweils ein Dehnweg von ca. 70 mm.

Der Korrosionsschutz des Überbaus, der Treppe einschließlich der Geländer u. Absturzsicherungen wird entsprechend der ZTV-ING, Teil 4, Abschnitt 3, Anhang A, Tabelle 4.3.2 ausgeführt. Die einzelnen Baugruppen werden entsprechend der Tabelle den Bauteilnummern zugewiesen, dabei werden grundsätzlich Mehrschichtsysteme mit Grundbeschichtung auf Epoxid-Zinkstaub-Basis, Zwischenbeschichtung auf Epoxidbasis und Deckbeschichtungen auf Polyurethanbasis verwendet. Der Handlauf aus Edelstahl bedarf keines Korrosionsschutzes.

Bauwerksdaten Fußgängerbrücke:

Statisches System:	Durchlaufträger
Gründung Widerlager:	Flach- und Tiefgründung
Gründung Pfeiler:	Flach- und Tiefgründung
Stützweiten (in Achsen):	8,76 + 20,94 + 15,425 + 21,90 m
Gesamtlänge zw. den Endauflagern:	67,025 m
Lichte Weite zw. den Widerlagern (senkrecht):	67,025 m
Bauwerkswinkel:	100 gon
Überbau:	Spann- bzw. Stahlbeton
Konstruktionshöhe:	1,35 m
Lichte Höhe über B14:	≥ 5,20 m
Lichte Höhe über Erschließungsstraße:	≥ 4,50 m
Lichte Höhe Parkplatz:	≥ 3,50 m
Lichte Höhe Geh- und Radweg:	≥ 2,50 m
Fahrbahnbreite zw. den Handläufen:	3,02 m
Brückenfläche:	202 m ²

02 Termine

Meilensteine:

Baubeginn	voraussichtlich in 2024
Fertigstellung	voraussichtlich 2025
Überlassung	voraussichtlich 2025

Die genauen Zeiträume der Bauausführung sind abhängig von der weiteren Finanzierung des Projekts durch die US-Armee.

03 Fotos



Bismarck Kaserne: Blick auf Parkfläche und Gebäude 5843-D/E



Bismarck Kaserne: Blick auf Parkfläche westlich des Gebäudes 5843-D/E und Stützmauer



Bismarck Kaserne: Blick auf Kasernenstraße, Grünstreifen, B14 und die Katterbach Kaserne



Bismarck Kaserne: Blick auf Stützmauer und Gebäude 5843-D/E und Kasernenstraße



Bismarck Kaserne: Blick auf Stützmauer und Gebäude 5843-D/E und Kasernenstraße



Bundesstraße B14: Blick Richtung Nord-Ost auf das Gebäude 5843-D/E



Bundesstraße B14: Blick Richtung Süd-West auf die Gebäude 5814 und 5815 der Katterbach Kaserne



Katterbach Kaserne: Blick in Richtung Nord-West auf Gebäude 5814 und Grün- und Parkfläche



Katterbach Kaserne: Blick in Richtung Nord-West auf das Gebäude 5815 und die Grün- und Parkfläche

Technische Rahmenbedingungen

Die Lastannahmen der Brücken sind entsprechend DIN EN 1991 (EC 1 Teil 1 Allgemeine Einwirkungen und Teil 2 Einwirkungen auf Brücken) angesetzt worden

Lastannahmen:

DIN EN 1991-2	Verkehrslasten auf Brücken	2010-12
DIN EN 1991-2/NA	Verkehrslasten auf Brücken – Nationaler Anhang	2012-08
DIN EN 1990	Grundlagen d. Tragwerksplanung	2010-12
DIN EN 1990/NA	Grundlagen d. Tragwerksplanung – Nationaler Anhang	2010-12
DIN EN 1990/NA/A1	Grundl. d. Tragwerkspl. – Nationaler Anhang – Änd. A1	2012-08
DIN EN 1991-1-1	Wichte, Eigengewicht, ...	2010-12
DIN EN 1991-1-1/NA	Wichten, Eigengewichte, ... - Nationaler Anhang	2010-12
DIN EN 1991-1-5	Temperatureinwirkungen	2010-12
DIN EN 1991-1-5/NA	Temperatureinwirkungen – Nationaler Anhang	2010-12
DIN EN 1991-1-7	Außergewöhnliche Einwirkungen	2010-12
DIN EN 1991-1-7/NA	Außergewöhnliche Einwirkungen – Nationaler Anhang	2010-12

Grundbau:

DIN EN 1997-1	Allgemeine Regeln, Geotechnik	2014-03
DIN EN 1997-1/NA	Allgemeine Regeln, Geotechnik – Nationaler Anhang	2010-12
DIN 1054	Ergänzende Regeln zu DIN EN 1997-1	2021-04
EA-Pfähle	Empfehlungen des Arbeitskreis „Pfähle“, 2. Auflage	2012
EA-Baugrube	Empfehlungen d. Arbeitskreises „Baugruben“, 5. Auflage	2012
DIN EN 1536	Ausführungen v. Arbeiten im Spezialtiefbau – Bohrpfähle	2015-10

Betonbau:

DIN EN 1992-2	Betonbrücken	2010-12
DIN EN 1992-2/NA	Betonbrücken – Nationaler Anhang	2013-04
DIN EN 1992-1-1	Stahl- und Spannbetonkonstruktionen, Allg. Bem. -regeln	2011-01
DIN EN 1992-1-1/NA	Bemessungsregeln – Nationaler Anhang	2013-04
NA Allg.		
DIN EN 1992-1-1/NA Ber A1	Berichtigung Änderung A1 zum nationalen Anhang	2015-12

Lager:

DIN EN 1337-1	Lager im Bauwesen	2001-02
DIN EN 1337-3	Lager im Bauwesen Teil 3: Elastomerlager	2005-07

ARS:

ARS NR. 22/2012	Technische Baubestimmungen Brückenbau und Ingenieurbau, Einführung Eurocodes f. Brücken, Hinweise zur Anwendung	2012-11
-----------------	---	---------

Weitere Vorschriften:

ZTV-ING	Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten
RE-ING	Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten
RiZ-ING	Richtzeichnungen für Ingenieurbauten
DIN 18040-1	Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 1: „Öffentlich zugängliche Gebäude“ 2010 ADA Standards for Accessible Design

04 Öffentlich-rechtliche Anforderungen

Bauplanungsrecht

Baurechtlich handelt sich bei den Katterbach BKS und Bismarck BKS um ein durch die US-Gaststreitkräfte genutztes Sondergebiet - § 11 BauNVO/FNP Stadt Ansbach.

Das Bauvorhaben liegt im "Innenbereich" nach § 34 BauGB.

Baunutzungsverordnung BauNVO

Das Kasernenareal ist im Flächennutzungsplan als Sonderbaufläche (Militärische Zwecke), die B14 als Verkehrsfläche für den übergeordneten Verkehr festgeschrieben.

Die Neubaumaßnahme entspricht nach ihrer Art und Nutzung dem allgemeinen Charakter des Gebietes.

BayBO

Für diese Maßnahme gilt die Bayerische Bauordnung in der Fassung vom August 2007, zuletzt geändert im Dezember 2022 und in Kraft getreten am 01.01.2023.

BayBO - Kenntnisgabeverfahren

Die Baumaßnahme dient der Landesverteidigung und wird nach Art. 73 Abs. 4 BayBO in Verbindung mit § 37 (2) BauGB zur Kenntnis bzw. Zustimmung gebracht.

Die Gemeinde ist nach § 37 (2) BauGB zu hören und anschließend die Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde einzuholen. Nach Art. 73 (1) BayBO entfällt die Zustimmung / Kenntnisgabe bei der Regierung, wenn die Gemeinde nicht widerspricht.

BayVwVfG – Planfeststellung, Plangenehmigung

Ein Verfahren nach Art. 74 BayVwVfG entfällt, da es sich bei der Brücke um ein privates Vorhaben der US-Gaststreitkräfte handelt und diese nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet wird.

Aufgrund der Betroffenheit der Grundstücke der Bundesrepublik Deutschland (B14) und der Stadt Ansbach (Geh- und Radweg) wird das StBA Nürnberg Stellungnahmen der Stadt Ansbach, sowie des StBA Ansbach einholen und falls erforderlich für die Gaststreitkräfte entsprechende Vereinbarungen für die bauliche Umsetzung abschließen.

BayBO – Abstandsflächen

Umgebende bestehende Bebauung im Bereich der Abstandsregelungen gemäß BayBO Art. 6 - (5) / (6) / (7) bestehen nicht, insofern werden die Abstandsflächenregelungen eingehalten.

Natur- und Artenschutz

Die USAG Ansbach DPW Environmental Management Division (EMD) hat im Vorfeld Art und Umfang, der das Projekt beeinflussenden Umweltbedingungen untersucht und eine Umweltbetrachtung REC für das Projekt durchgeführt. Aus der Umweltbetrachtung REZ vom Dezember 2017 geht hervor, dass das Projekt keine wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt haben wird.

Der Neubau der Brücke ist nach §34 BauGB im Innenbereich. Somit ist die Eingriffsregelung nicht anzuwenden und Ausgleichsflächen im Sinne der Eingriffsregelung entfallen. Zum Schutz der bestehenden Landschaft / Umwelt wird die Baustellenfläche auf das erforderliche Minimum beschränkt.

Aufgrund der baubedingten Rodung von 3 Bäumen, ist eine Aufforstung von 3 Silberlinden (*Tilia tomentosa*), 3 Blumeneschen (*Faxinus ornus*), 3 Birken (*Betula*) und 3 Winterlinden (*Tilia cordata*) vorgesehen. Die Örtlichkeiten der Neupflanzungen werden im Zuge der Ausführung mit der BÜ des AG festgelegt.

Nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde kann auf eine spezielle artenschutzrechtliche Untersuchung aufgrund des geringen Alters der betroffenen Bäume verzichtet werden. Bei der Entnahme der Bäume muss das temporäre Gehölzschnittverbot des §39 Abs. 5 BNatSchG berücksichtigt werden.

Wasserrecht

Grundwasser, Wasserhaltung

Im Planungsgebiet sind keine Oberflächengewässer oder Überschwemmungsgebiete vorhanden. Wassersensible Bereiche liegen nicht im Baufeld.

Das Grundwasser steht ca. 9 m unter Geländeoberkante (siehe GWM 58B) im Horizont des Coburger Sandsteins an. Aufgrund der tonigen Zwischenlagen tritt in Zeiten mit hoher Grundwasserneubildung ein oberflächennahes Sicker-/Schichtwasser auf. Die niedrigste Geländeoberfläche liegt im Baufeld bei mindestens 463 m üNN.

Die Arbeiten zur Herstellung der Sockelbetonelemente erfordern bei starken Niederschlägen und einer hohen Grundwasserneubildung den Einsatz und Betrieb einer temporären Wasserhaltung. Diese Wasserhaltung kann mit einer offenen Wasserhaltung mit einem Pumpensumpf bzw. dem kurzzeitigen Abpumpen des Wassers aus den Fundamentgruben, vor den Einbringen des Sockelbetons erfolgen.

Wasserhaltung Fußgängerbrücke

Für das anfallende Wasser auf den versiegelten Flächen der Fußgängerbrücke und der Rampenbauwerkes wird eine dezentrale Muldenversickerungsanlage bzw. eine Rigole mit Absetzschächten zur schadlosen Versickerung vorgesehen. Die Maßnahme dient der Umsetzung der Anforderungen der BFR Abwasser 2018 und den Landesgesetzen des Freistaates Bayern zur erlaubnisfreien Einleitung von Niederschlagswässern zur Einleitung in das Grundwasser. Gemäß NWFreiV § 1 dürfen gesammelte Niederschlagswässer von Flächen < 1.000 m² erlaubnisfrei versickert werden, wenn diese außerhalb von Wasserschutzgebieten, Heilquellenschutzgebieten und Altlastverdachtsflächen liegen.

Zur Ermittlung der notwendigen Behandlung der Niederschlagswässer wurde gemäß DWA M-153, eine qualitative Gewässerbelastung durchgeführt. Aufgrund der hohen Luftverschmutzung im Bereich der Bundesstraße, sind die zu versickernden Niederschlagswässer einer Reinigung zuzuführen. Die Reinigung der Niederschlagswässer wird mittels der Passage einer Oberbodenschicht von min. 20 cm Stärke in der Muldenversickerungsanlage gewährleistet.

Bei der Rigole werden zwei Absetzschächte zur Reinigung des Niederschlagwassers vorgesehen.

Zur Bemessung der Versickerungsanlagen wurden die durch das Bauwerk entstehenden versiegelten Flächen ermittelt.

Immissionsschutz

Die Belange des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG), der TA-Luft und TA-Lärm werden nicht berührt, da durch die eingeschränkte Nutzung der Brücke nur durch Fußgänger und Radfahrer keine schädlichen Emissionen verursacht werden.

Denkmalschutz

Zum Neubau der Brücke über die B14 wurde eine Stellungnahme des Bayrischen Landesamts für Denkmalpflege (BLfD) eingeholt. Mit Schreiben vom 11.03.2021 erklärte das BLfD, dass von der Planung keine denkmalrechtlichen Belange betroffen sind.

Kommunale Vorschriften

entfällt

Stellplätze

entfällt

Kampfmittel / Altlasten

Kampfmittel:

Eine „generelle“ Kampfmittelfreigabe kann aufgrund des vorliegenden Untersuchungsergebnisses (Luftbilddauswertung gem. KBK Würzburg) nicht erteilt werden.

Es wird eine Kampfmittelräumung in Form einer manuellen Sondierung begleitend zur Bauausführung vorgesehen.

Altlasten:

Aus den Bohrkernen BK1, BK2, und BK3 der Baugrunduntersuchung wurde jeweils eine Bodenmischprobe entnommen und an das AIR Analytik Institut Rietzler GmbH in Fürth zur Prüfung auf mögliche Kontaminationen und zur Durchführung einer Deklarationsanalyse nach LAGA-Richtlinie Boden bzw. DepV übergeben. Die Bodenmischprobe wurde auf die Parameter nach Tabelle II.1.2-2 (Feststoff) und Tabelle II.1.2.3 (Eluat) nach LAGA-Richtlinie für Boden und Zusatzparameter der Deponieverordnung (DepV) sowie auf PFT im Eluat chemisch untersucht. Alle untersuchten Parameter unterschreiten den Zuordnungswert Z0 nach LAGA-Richtlinie. Die Zuordnungswerte nach Tab. 2 der DepV für Deponien der DK 0 werden vom untersuchten Material unterschritten, sodass -im Falle einer Abfallablagerung- das Aushubmaterial auf einer Deponie der DK 0 abgelagert werden kann.

Nach Angabe der DPW EMD ist mit schadstoffbelastetem Boden zu rechnen.

Jegliches Aushubmaterial für Fundamente, etc. muss beprobt und ggf. ordnungsgemäß entsorgt werden. Zur Verfüllung von Baugruben und dgl. darf nur sauberes Material (Z0) eingebaut werden.

Nachdem die Gewinnung einer repräsentativen Mischprobe des Abfallmaterials (Bodenaushubs) aufgrund der geringen Probenmenge aus den Bohrkernen der BK 1,2 und 3 nicht möglich ist und somit eine orientierende In-situ-Untersuchung darstellt, wird empfohlen, dass das Aushubmaterial zunächst auf einer geeigneten, befestigten Fläche mit einer Folienabdeckung zwischengelagert wird und das Material rasterförmig entsprechend der LAGA-Richtlinien PN 98 und dem LfU-Merkblatt „Beprobung von Boden und Bauschutt“ vom November 2017 beprobt und vor einer Einlagerung an einer Deponie untersucht wird. Sofern bei dieser Untersuchung die Zuordnungswerte nach Anhang 3, Tabelle 2, Spalte 9 der DepV eingehalten werden, kann das Material z.B. für die Rekultivierungsschicht im Deponiebau verwendet werden.

Kommunales Abgabegesetz
entfällt

Arbeitsschutz

Die Ausführung wird von einem durch das Bauamt beauftragte Büro für SiGeKo überwacht.

05 Sicherheitsanforderungen

Baustellenorganisation

Laut USAG Ansbach Force Protection sind keine spezifischen Anti- Terror oder Force-Schutzmaßnahmen erforderlich.

Bei der Realisierung vor Ort sind die nachfolgenden Punkte zu beachten:

- Baulich-technische Absicherungsmaßnahmen sind mit dem Kasernenkommandanten / Sicherheitsbeauftragten der Liegenschaft abzustimmen.
- Es ist keine Bewachung der Baustelle gefordert. Sofern Unzugänglichkeit weiterhin bestehen bleibt, d.h. der Kasernenzaun nicht geöffnet wird. Andernfalls entsprechende Maßnahmen in Absprache mit StBa N + US.
- Es dürfen bei der Planung und Durchführung der Baumaßnahme keine Beschäftigten eingesetzt werden, die ihren Wohnsitz in einem Land mit „besonderem Sicherheitsrisiko“ gem. ZDv 2/30 haben bzw. die die Staatsangehörigkeit eines solchen Landes besitzen.
- Herkunft von Erzeugnissen
- Es dürfen keine Erzeugnisse verwendet werden, die aus Ländern mit „besonderem Sicherheitsrisiko“ gem. ZDv 2/30 stammen.
- Die erforderlichen Abstimmungen in Sicherheitsfragen während der Planung und Bau- durchführung sind mit dem Kasernenkommandanten vorzunehmen.

- Der Baubeginn ist dem Kasernenkommandanten rechtzeitig anzuzeigen.
- Die Flächen für die Baustelleneinrichtung (einschl. Materiallagerung) sind vor der Nutzung durch den Kasernenkommandanten freizugeben.
- Die Zufahrtsregelung und die Einweisung des Firmenpersonals werden durch den Kasernenkommandanten durchgeführt. Der Aufenthalt des Firmenpersonals ist auf dessen Arbeitsbereich und die unmittelbare Zuwegung dorthin begrenzt.
- In der Liegenschaft gilt Film- und Fotografierverbot.

06 Standsicherheit

Eine Entwurfsstatik mit den grundlegenden Festlegungen der Konstruktiven Details und Hauptabmessungen des Tragwerks (tragende Querschnitte, Aussparungen, Fugen, Auflager- und Knotenpunkte sowie die Verbindungsmittel) liegt vor.

Die Lastansätze gem. den US-amerikanischen Regelwerken und dem Eurocode wurden im Rahmen der Entwurfsplanung gegenübergestellt. Die Gegenüberstellung ergab, dass die US-amerikanischen Regelwerke für Bemessung der Bauwerke nicht maßgebend werden. Die tragenden Teile der Bauwerke werden für Lasten der Eurocode Normenreihe DIN EN 1991-1-1, -3, -4, -5 jeweils unter Berücksichtigung des deutschen nationalen Anhangs bemessen. Zivile Verkehrslasten werden nach DIN EN 1991-2 mit DIN EN 1991-2/NA und dem ARS NR. 22/2012 berücksichtigt. Für den Anprall an Teile des Bauwerks ist DIN EN 1991-7 mit DIN 1991-7/NA zu beachten.

Nach Art.62 Abs.3 BayBO ist bei Brücken der Standsicherheitsnachweis durch einen Prüfingenieur zu bescheinigen. Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung durch das StBA Nürnberg veranlasst und bei Bedarf vorgelegt.

Die nach DIN 1076 Ausgabe 11/1999 vorgeschriebenen Bauwerksprüfungen werden im nachfolgend angegebenen Abstand im Auftrag des Baulastträgers der Geh- und Radwegbrücke durchgeführt und protokolliert:

- | | |
|--|--|
| a) Laufende Beobachtung zweimal jährlich | |
| b) Bauwerksbesichtigung jährlich | |
| c) Einfache Prüfung | } Jeweils im 3-jährigen Wechsel durch einen fachkundigen Ingenieur |
| d) Hauptprüfung | |

07 Brandschutz

entfällt

08 Schallschutz

entfällt

09 Barrierefreiheit

Die Fußgängerbrücke mit den Rampen, sowie der Aufzug werden barrierefrei entsprechend der DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude“ und den US-amerikanischen Regelwerk „ADA Standards for Accessible Design“ ausgebildet.

010 Beleuchtung

Leuchten Anordnung, Lichtfarbe, Leuchtdichte und Blendungsbegrenzung werden so gewählt, dass der Verkehr auf der Bundesstraße nicht beeinträchtigt wird, Insekten geschützt werden und eine stimmige Lichtszene auf der Brücke ein sicheres und zügiges Überqueren gewährleistet. Die Wege, Straßen und Plätze in der Umgebung der Zugangsbauwerke bleiben in der Beleuchtung unverändert. Adaptionstrecken sind nicht erforderlich.

Es werden keine farbigen Beleuchtungselemente (rot, grün, blau, orange, etc.) die zu Irritationen der Verkehrsteilnehmer der B 14 oder Verwechslungen bei Lichtsignalanlagen führen könnten, verwendet.

011 Baugrundgutachten

Zur Beurteilung der Boden- und Baugrundverhältnisse wurde vom Staatlichen Bauamt Nürnberg (StBA N) ein Baugrund-/Gründungsgutachten für den Bau einer Fußgängerbrücke über die B14 in der Katterbach Kaserne in Ansbach beauftragt.

Im Rahmen der geotechnischen Untersuchung wurden insgesamt drei Bohrungen nach DIN EN ISO 22475-1 und acht schwere Rammsondierungen DPH nach DIN EN ISO 22476-2 im Bereich des geplanten Bauwerks abgeteuft.

Im nördlichen Baufeld der geplanten Fußgängerbrücke über die B14 (hinter der bestehenden Stützmauer) stehen bis 3,0 m unter GOF Auffüllungen (Sand, schwach-tonig, teils kiesig und vereinzelt Ton, fein-/mittelsandig, weich) an. Darunter folgen wie in den anderen Bereichen des Brückenbauwerks tonige, teils schwach kiesige Fein-/Mittelsande in lockerer Lagerung und zwischengelagert (stark) feinsandige Tone in weicher, weicher bis steifer und steifer Konsistenz. Diese Zonen sind in den Sondierdiagrammen mit sehr geringen bis geringen Schlagzahlen deutlich ausgewiesen, wobei in den Auffüllzonen partiell auch höhere Schlagzahlen gemessen wurden. Anschließend wurden mit dem Anstieg auf mittlere bis höhere Schlagzahlen zunächst (schwach) tonige Sande in mitteldichter Lagerung und feinsandige Tone in halbfester Konsistenz als Residual der Verwitterung des Coburger Sandsteins am Übergang zum Verwitterungshorizont des Coburger Sandsteins aus stark verwitterten Sandsteinen, blättrig bis dünnblättrig, mit schlechter bis mäßiger Kornbildung erkundet. Ein partiell gemessener

Rückgang auf geringere Schlagzahlen ist auf tonige Zwischenlagen im Coburger Sandstein zurückzuführen, die bei der tiefer reichenden Bohrung GWM 58 B in Tiefenbereich von 4,8 bis 5,8 erbohrt wurde. Den Grenzhorizont der Sondierung bilden geringer verwitterte Sandsteine mit höherer Kornbildung.

In der zusammenfassenden Bewertung des Baugrundes ergibt sich für die Fußgängerbrücke über die B14, dass die bis in eine Tiefe von 2,5 bis 4,4 m erkundeten Sand-Ton-Gemische für die Gründung des Brückenbauwerks nicht geeignet sind, da diese kompressibel, d.h. setzungsaktiv sind. Ein ausreichend tragfähiger Baugrund wird mit den stark verwitterten Sandsteinen ausgewiesen. Die geringer verwitterten Sandsteine, am Grenzhorizont der Sondierungen in Tiefen von 3,7 bis 5,9 m unter GOF, weisen eine gute Tragfähigkeit auf.