



Bibliographische Daten

Titel: Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg für das Jahr 1925/26 (1. April 1925 bis 31. März 1926)
Signatur: Amb. 4. 637(1925/26)

Die Nutzung der Digitalisate von gemeinfreien Werken aus den Sammlungen der Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg ist gemäß den Bedingungen der [Creative-Commons-Lizenz Public Domain Mark 1.0](#) uneingeschränkt und kostenfrei erlaubt.

Im Sinne guter wissenschaftlicher Praxis wird gebeten, bei der Verwendung von durch die Stadtbibliothek im Bildungscampus überlassenen Digitalisaten stets die Quellenangabe in folgender Form zu verwenden: Stadtbibliothek im Bildungscampus Nürnberg, [Bestandssignatur + Blatt/Seite]

Im Interesse einer laufenden Dokumentation und der Information für Benutzerinnen und Benutzer erbittet die Stadtbibliothek die Überlassung von Belegexemplaren oder Sonderdrucken von Veröffentlichungen, die aus der Benutzung von Handschriften und anderen Medien in den historischen Sammlungen der Stadtbibliothek hervorgegangen sind. Sollte eine Abgabe nicht möglich sein, wird um Mitteilung der bibliographischen Daten der Publikation gebeten.

vermögen von 5 000 Liter Inhalt durchgeführt. Um jederzeit der Staubplage mit Staubbindemitteln erfolgreich entgegentreten zu können, wurden am Lagerplatz Nordbahnhof 2 Doppelbehälter mit je 30 cbm Fassungsvermögen und in der Fäkalienverladestelle Schweinau 1 Doppelbehälter mit gleicher Größe aus Eisenbeton zur Einlagerung von Staubbindemitteln eingebaut.

Die am Schlusse des Berichtsjahres vorhandenen Gehsteigflächen betragen 1417090 qm, davon waren befestigt 948891 qm und unbefestigt 468199 qm.

Durch die Einverleibung des Forstbezirkes Zerzabelshof erfuhren die Schotterstraßen sowie die Pflasterstraßen eine kleine Zunahme. Die Fläche der beschotterten Fahrbahnen betrug 1371252 qm, sodaß von der gesamten, befestigten Fahrbahnfläche des ganzen Stadtgebietes 51,2 % gepflastert und 48,8 % chaussiert waren.

An der Verkehrsausstellung in München war das Amt mit einer Reihe von größeren Plänen und Photographien sowie einigen Modellen beteiligt.

Brücken- und Wasserbau. Hochwasserfreier Fußwegtalübergang über den Pegnitzgrund bei Veilhof¹⁾. Die Arbeiten für den Talübergang wurden im Berichtsjahr vollendet. Der Übergang ist am 20. Juni 1925 dem Verkehr übergeben worden. Die gesamten Baukosten betragen 68960 R.M.

Neubau der Spitalbrücke²⁾. Schon seit ihrer Erbauung — im Jahre 1875 — war die alte Spitalbrücke mit ihren hochragenden eisernen Fachwerkträgern wegen ihrer wenig in das alte Stadtbild passenden Erscheinung Beanstandungen ausgesetzt.

Als sich daher die Notwendigkeit ergab, die alte steinerne Brücke über den Ludwigs-Donau-Mainknaal bei Sibixenhof durch eine neue zu ersetzen, und sich die Möglichkeit ergab, die bisherige Spitalbrücke dort zu verwenden, beschloß der Stadtrat am 8. Juli 1925 die Brücke dorthin zu transferieren und an ihre bisherige Stelle einen ästhetisch befriedigenden Neubau zu setzen.

Für den Neubau waren 3 Entwürfe ausgearbeitet worden. Die Lösung I stellte einen weitgespannten Betonbogen mit vorzublendenden Sandsteinquadern dar, Entwurf II sah eine Eisenbetonbalkenbrücke mit 2 Öffnungen und einem Mittelpfeiler vor, Entwurf III zeigte eine Eisenbalkenbrücke mit einer Öffnung in ganz flachgehaltener Bogenform. Die Entwürfe I und II waren vom städtischen Straßen- und Wasserbauamt, Entwurf III auf Veranlassung dieses Amtes von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Nürnberg, unter Mitwirkung von Professor Ruff der Kunstgewerbeschule Nürnberg ausgearbeitet worden.

Der Entwurf III wurde zur Ausführung bestimmt, da er die wenigsten Kosten verursachte, die geringste Bauzeit erforderte und außerdem auch in ästhetischer Hinsicht vollkommen befriedigte. Die neue Brücke überspannt an der alten Brückenstelle die Pegnitz durch 8 eiserne, vollwandige Träger von 26,6 m Stützweite in einer Öffnung. Die alten Widerlager, auf welche die neue Konstruktion aufgesetzt wurde, konnten unverändert beibehalten werden.

Als Fahrbahn- und Fußwegdeckunterlage dient eine armierte Betonplatte, welche als Fahrbahnbelag ein Kleinsteinpflaster aus Granit und als Fußwegbelag Gußasphalt erhielt. Die Linienführung der Fahrbahn in Brückenachse ist nach einer schlanken Parabel gekrümmt, welche an beiden Widerlagern tangential an die bestehenden Straßenneigungen anschließt.

Fahrbahn- und Fußwegbreiten sind die gleichen wie bei der alten Brücke. Damit bei eintretendem Katastrophenhochwasser, welches die Brücke überflutet, der Aufstau möglichst gering wird, ist das eiserne Brückengeländer abnehmbar gestaltet.

Zur Aufrechterhaltung des an Markttagen besonders lebhaften Fußgänger- und Handwagenverkehrs war während der Bauzeit ein hölzerner Notsteg zwischen Binsengasse und dem Eintritt an der Heuwage errichtet worden.

¹⁾ Vgl. hierzu den „Verwaltungsbericht der Stadt Nürnberg“ für 1924/25, Seite 63.

²⁾ Siehe die 4 Abbildungen nach Seite 68.