



Stadtratsfraktion GRÜNE • Mathildenstr. 24 • 90762 Fürth

Direktorium
Herrn Oberbürgermeister
Dr. Thomas Jung
- Rathaus -
90744 Fürth

Mathildenstr. 24
90762 Fürth

stadtratsfraktion@gruene-fuerth.de

Kamran Salimi, 0911 732903
(Fraktionsvorsitzender)

Gabriele Zapf, 0175 6919934
(Stellv. Fraktionsvorsitzende)

Anna Botzenhardt, 01515 2161543

Felix Geismann, 0911 80199647

Xenia Hasenschwanz, 0170 5404264

Harald Riedel, 0911 7876333

Philipp Steffen, 0176 63493757

Christoph Wallnöfer, 0177 4081081

Sabine Weber-Thumulla, 01577 6090125

Hanne Wiest, 0152 33932568

Fürth, den 29. April 2024

**Änderungsantrag zu TOP 5 der Sitzung des Bau- und Werkausschusses am 2. Mai 2024
Hafenbrücke – Vorläufige Weiterplanung mit den beiden Varianten „Ersatzneubau Hafenbrücke“ und
„neue Mittlere Kanalbrücke“ zwischen Hafenbrücke und Farrnbacher Brücke**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

zu TOP 5 („Hafenbrücke“) der Sitzung des Bau- und Werkausschusses am 2. Mai 2024 stellen wir folgenden

Ä n d e r u n g s a n t r a g

1. Das Baureferat berücksichtigt bei den weiteren Planungen vorläufig die beiden Optionen „Ersatzneubau Hafenbrücke“ und „neue Mittlere Kanalbrücke“, bis weitere Entscheidungskriterien geklärt sind.
2. Die Verkaufsbereitschaft der Eigentümer*innen der beiden für die „Mittlere Kanalbrücke“ in Frage kommenden Grundstücke (siehe Anlage 2) wird konkret abgefragt und geprüft. Die Ergebnisse werden dem Ausschuss vorgelegt.

B e g r ü n d u n g:

In den nächsten Jahren stehen in Fürth vier große Brücken-Ersatzneubauten (Hafenbrücke, Zirndorfer Brücke, Brücke in der Theodor-Heuß-Straße, Brücke der Südwesttangente über die Schwabacher Straße) und die Sanierung der Farrnbacher Brücke an. Damit kommen enorme Kosten und finanzielle Herausforderungen auf den städtischen Haushalt zu. Umso wichtiger ist es, bei allen Projekten die Gesamtkosten und die kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen der einzelnen Planungsalternativen genau zu untersuchen, bevor endgültige Entscheidungen getroffen werden.

Sollte beispielsweise die Entscheidung dafür fallen, die Hafenbrücke abzureißen und an der gleichen Stelle wieder zu errichten, ist durch die Sperrung dieser Verkehrsachse und die damit erforderlichen Umleitungen über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren mit erheblichen Behinderungen im Straßenverkehr zu rechnen. Dies könnte man mit dem Bau einer neuen „Mittleren Kanalbrücke“ zwischen Hafenbrücke und Farrnbacher Brücke vollständig vermeiden, weil man die Hafenbrücke bis zur Fertigstellung der neuen „Mittleren Kanalbrücke“ weitenutzen und erst nach deren Eröffnung rückbauen könnte.

Die Flächen westlich des Rhein-Main-Donau-Kanals, die für Bau und Zuwegung der neuen „Mittleren Kanalbrücke“ nötig wären, befinden sich bereits in städtischem Besitz (siehe Anlage 3).

In Zusammenhang mit dem neuen Abfallwirtschaftszentrum werden auf der Westseite ohnehin Straßen als Zufahrt zum geplanten Gewerbegebiet südlich der bestehenden Hafenbrücke erstellt bzw. entsprechend der neuen Erfordernisse ausgebaut. Diese Straßenplanungen könnte man sehr einfach an eine neue „Mittlere Kanalbrücke“ anpassen.

Für die Haupt-Trasse zur neuen „Mittleren Kanalbrücke“ müsste nicht einmal der Bebauungsplan geändert werden, da die entsprechende Zufahrtsstraße (ohne Abzweigung) zu beiden möglichen Standorten dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan BP327 entspricht (Siehe Anlage1, Quelle: Internetseite der Stadt Fürth, Stand 29.4.2024).

Die geplante Sanierung der Farrnbacher Brücke (Kostenschätzung aktuell ca. 2,5 Mio Euro, Sperrung für mindestens 8 Monate) ertüchtigt das Bauwerk lediglich für weitere 20 Jahre Nutzung. Danach müsste auch diese Brücke komplett neu gebaut werden – verbunden mit einer mehrjährigen Sperrung für Abbruch und Neubau. Niemand weiß, wie sich die Verkehrsströme in den nächsten 20 Jahren entwickeln werden. Die „Mittlere Kanalbrücke“ eröffnet auch für dieses Großprojekt mehrere Optionen für die Entscheidung zu einem späteren Zeitpunkt: Einerseits kann die „Mittlere Kanalbrücke“ als Umleitung genutzt werden, falls die Entscheidung für einen Neubau fallen wird. Andererseits kann man aber auch je nach Haushaltslage und Verkehrssituation zu diesem späteren Zeitpunkt auf die Farrnbacher Brücke verzichten und damit auch langfristig die Kosten für den Brückenunterhalt und weitere Sanierungen einsparen.

Für die neue „Mittlere Kanalbrücke“ wäre zwar eine neue Rampe auf der Ostseite des Rhein-Main-Donau-Kanals zu errichten, doch auch der Ersatz-Neubau der Hafenbrücke an der aktuellen Stelle verursacht enorme Kosten für notwendige Veränderungen von Zufahrten und Rampen. Die neue Hafenbrücke müsste nämlich in jedem Fall breiter als die bestehende Hafenbrücke werden, um den 2-Richtungs-Radweg auf der Südseite unterzubringen, dessen Realisierung wiederum Voraussetzung für Fördermittel ist. Deshalb müssen auch hier große Anpassungen vorgenommen werden, die bereits jetzt mit Kosten von über 3,5 Mio Euro veranschlagt werden - beispielsweise die Anpassung der Rampe auf der Ostseite und die Verbreiterung der Zufahrt auf der Westseite sowie der Umbau der Kreuzungen Hafenstraße und Mainstraße, verbunden mit teilweisen Eingriffen in den Baumbestand.

Im Dokument „Fragen und Antworten“ sind Argumente der Verkehrsplanung bezüglich der Fuß- und Radwege und des ÖPNV dargelegt. Diese wichtigen Punkte könnten bei der Errichtung der „Mittleren Kanalbrücke“ mindestens gleichwertig berücksichtigt werden, im einen oder anderen Punkt hätte diese Planungsvariante „Mittlere Kanalbrücke“ sogar weitere Vorteile.

Für Autos und LKWs könnte die Zufahrt zur „Mittleren Kanalbrücke“ (wenn gewünscht) auf jeden Fall verkehrstechnisch vorteilhaft sein: Für die Brückenzufahrten wären auf beiden Seiten des Kanals größere Kurvenradien möglich als bei der bestehenden Zufahrt zur Hafenbrücke mit ihren nahezu rechtwinkligen Kurven. Das würde den Verkehrsfluss deutlich verbessern.

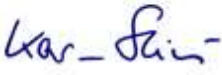
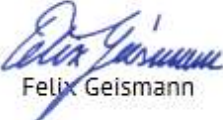
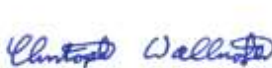
Die Brückenplanung wäre für die möglichen Standorte in den Grundzügen gleich: Bauweise, Spannweite etc. unterscheiden sich nicht.

Die letzte öffentliche Befassung zum Thema Hafenbrücke im Bau- und Werkausschuss war im Frühjahr 2021. In der Zwischenzeit fand bedauerlicherweise keine Überprüfung statt, ob und zu welchem Preis die beiden in Frage kommenden Grundstücke auf der Ostseite des Kanals verfügbar wären. Vor einer endgültigen Entscheidung für eine der Planungsvarianten sollte das also unbedingt nachgeholt werden.

Die Planungen sollen daher vorerst beide Optionen weiter verfolgen, bevor nicht mindestens die Flächenverfügbarkeit für die neue „Mittlere Kanalbrücke“ geprüft und im Ausschuss dargestellt wurde.

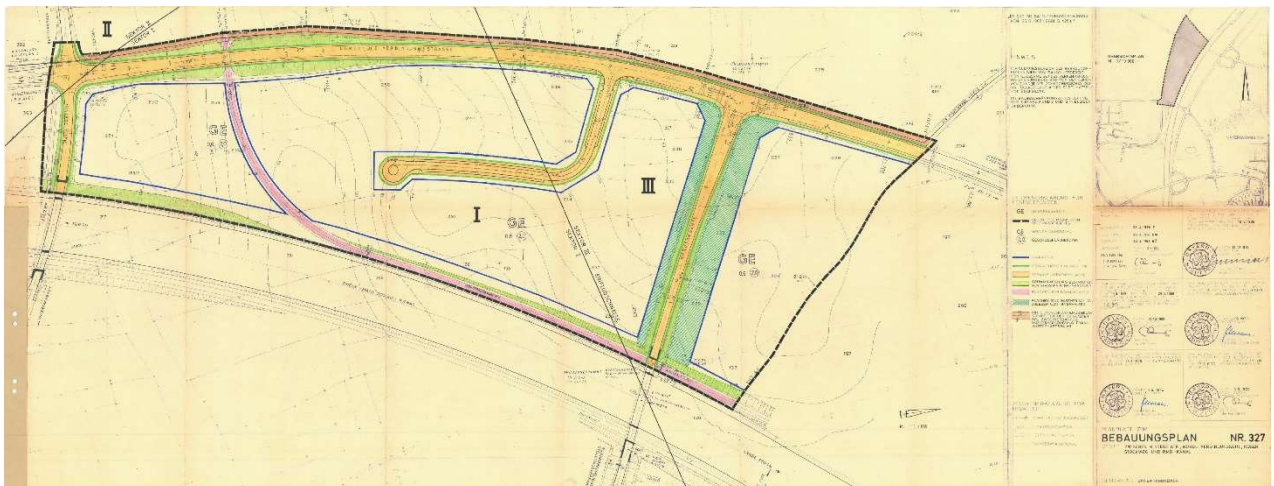
Ansprechperson für Rückfragen: Harald Riedel / harald.riedel@gruene-fuerth.de / 0911 7876333

Mit freundlichen Grüßen

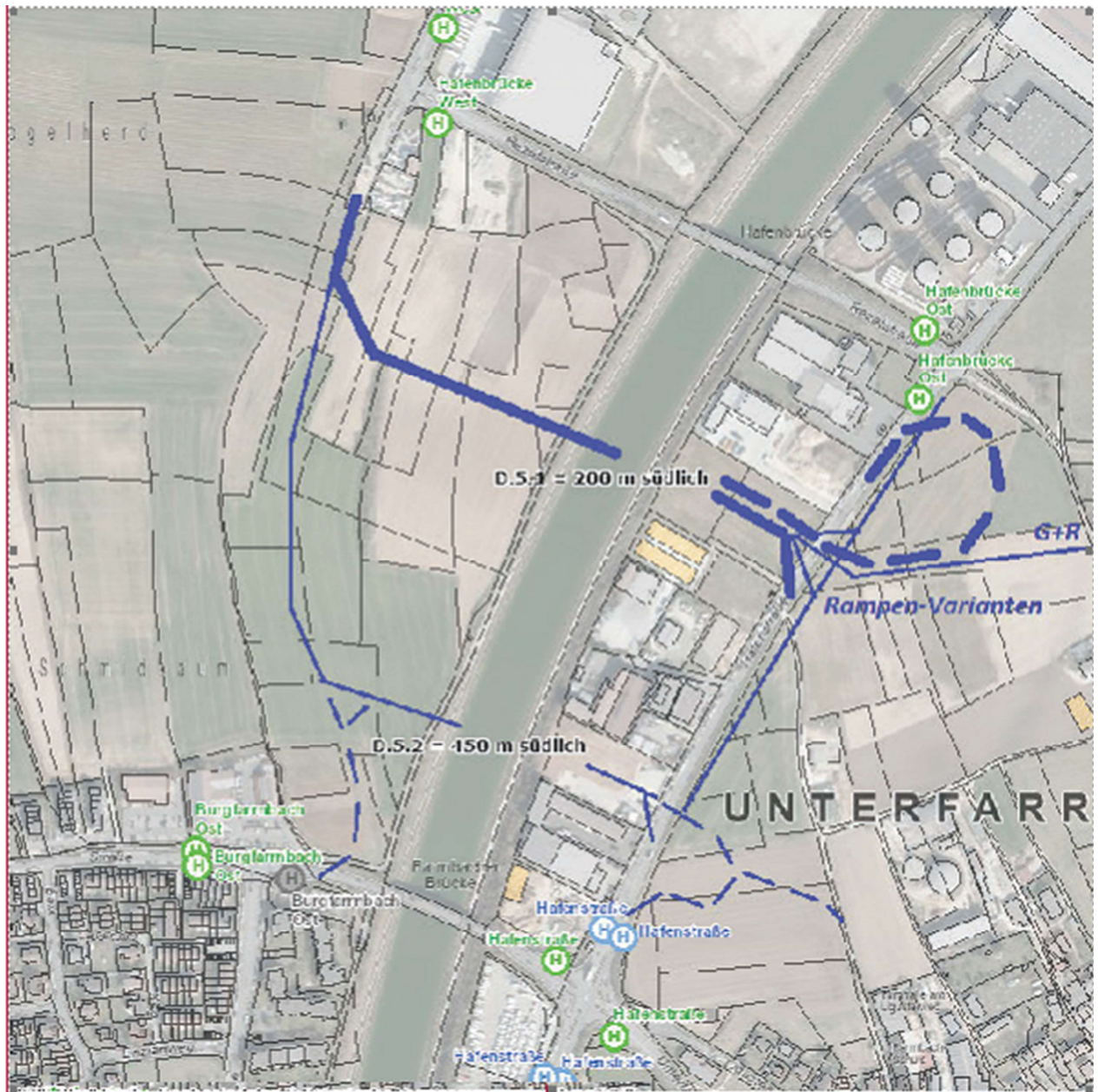
 Kamran Salimi	 Gabriele Zapf	 Anna Botzenhardt	 Felix Geismann	 Xenia Hasenschwanz
 Philipp Steffen	 Harald Riedel	 Christoph Wallnöfer	 Sabine Weber-Thumulla	 Hanne Wiest

Anhang: Verdeutlichung der Planungssituation:

- 1) Das Areal im rechtsverbindlichen Bebauungsplan 327



- 2) Zwei Optionen für Standort neue „Mittlere Kanalbrücke“ (Dicke bzw. dünne blaue Skizzierung der möglichen Zufahrten)



Quelle: Sitzungsvorlage der Verwaltung

3) Eigentumsverhältnisse: rosa Flächen in städtischem Besitz



Quelle: Sitzungsvorlage der Verwaltung