

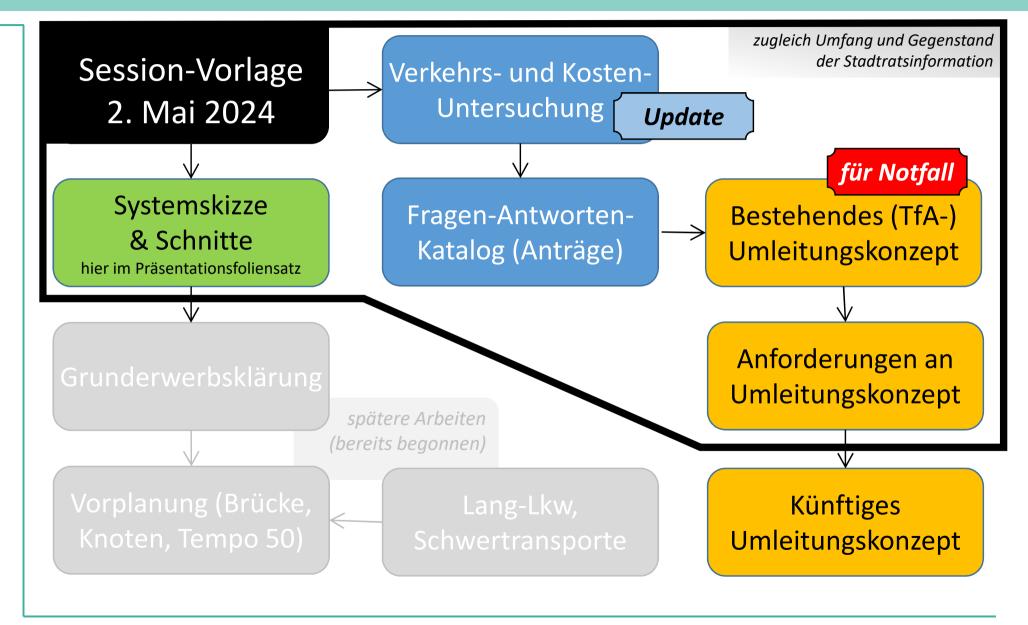


Inhaltsverzeichnis

- Themen & Produkte
- Handlungsbedarf
- Lage & Bestandssituation
- Planungsansätze
- Verkehrs- und Kostenuntersuchung
- Umleitungskonzept
- Zeitachse



Themen & Produkte





Handlungsbedarf

Zustand bestehende Hafenbrücke

- Fahrbahnplatte + Stege hoch mit Chloriden belastet
- hohe Empfindlichkeit gegenüber Spannungsrisskorrosion
- Überprüfung ergab, dass kein Ankündigungsverhalten gegeben ist
- bei ungünstigen Veränderungen des Bauwerkszustandes, muss sofort reagiert werden → ggf. muss Brücke sofort für Verkehr gesperrt werden

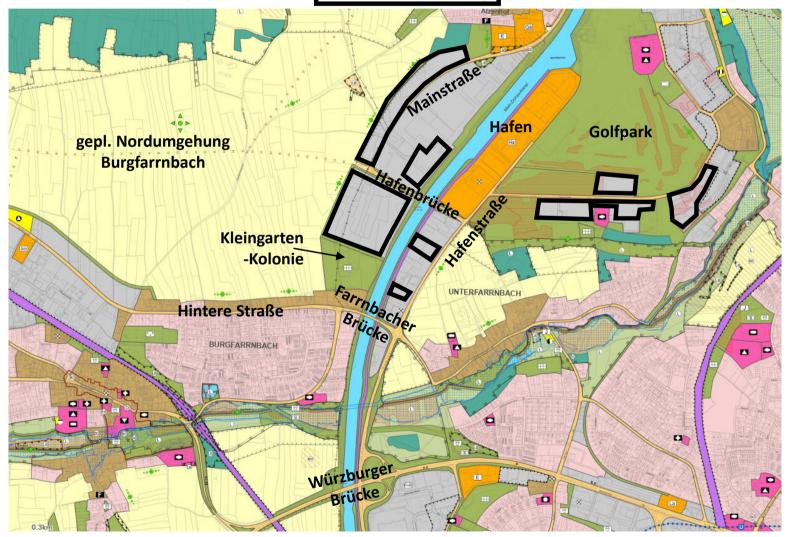


Luftbild Lage der Brücken





Flächennutzungsplan mit Hervorhebung gepl. Gewerbeansiedelungen





Vorentwurf B-Plan 327 vom Stand 2016





Radverkehrskonzept Stadt Fürth 2021:

Radvorrangroute 5 Obermichelbach – Hardhöhe





Zusammenfassung Verkehrszählungen

Querschnittswerte in 24 Stunden

• Hafenbrücke 2022

Kfz: 9.108

Schwerverkehr: 826 (Schwerverkehrsanteil 9,1 %)

Radfahrer: 102 (Anteil Radfahrer auf Gehweg: 69 %)

Fußgänger: 37

Farrnbacher Brücke 2023* (2022) Würzburger Brücke

Kfz: 8.226 (10.164) Kfz: 21.034

Schwerverkehr 534 (637) Schwerverkehr: 903

Radfahrer: 501

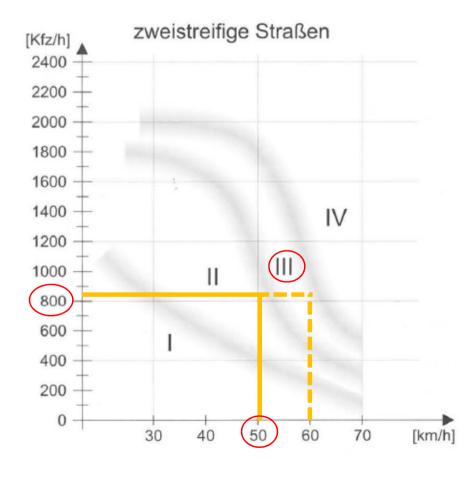
Fußgänger: 125

^{*} während Baustelle Bernbacher Straße



2024-04-19-1200

Diagramm zur Auswahl für die Radverkehrsführung bei Straßen



- + mittlere Schwerverkehrsstärke
- → Bereich III: Regeleinsatzbereich für Trennung von Radverkehr und Kfz-Verkehr (z. B. Gemeinsamer Geh- und Radweg)



Führungsformen des Radverkehrs (Entwurf für die Fortschreibung der ERA)

	Breite Basis	Radvorrang- route	Radschnell- verbindung	Breite des Sicherheitstrennstreifens /-raumes		
Anlagentyp				zur Fahrbahn	zu Längsparkern	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	1,50 m	2,00 m	-	-		0,75 m
Radfahrstreifen	2,25 m (1,85 m)	2,75 m	3,00 m	-		
Bordsteinradweg (1-Richtung)	2,00 m	2,50 m	3,00 m	0.75		1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
Bordsteinradweg (2-Richtung, beidseitig)	2,50 m	-	-		0,75 m	
Bordsteinradweg (2-Richtung, einseitig)	3,00 m	3,00 m	4,00 m	0,75 m		
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	min 2,50 m bis 75 R-Fg/h	-	-			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	max. 4,50 m bis 175 R-Fg/h	-	-			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	3,50 m	-	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		
Fahrradstraße	3,50 m	4,60 m	5,00 m	-	0,75 m	0,75 m



Querschnitte

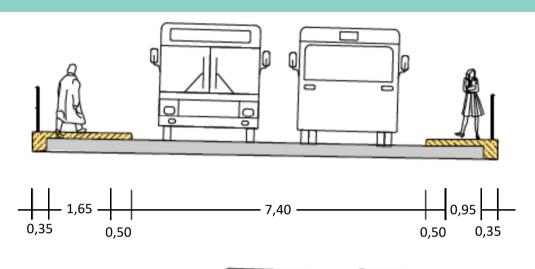
Bestand 11,70 m brutto ("Bestandsschutz")

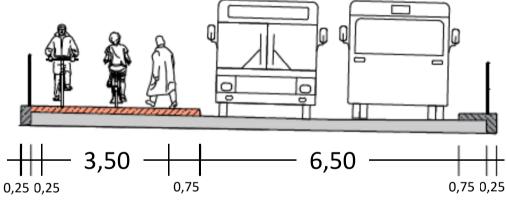


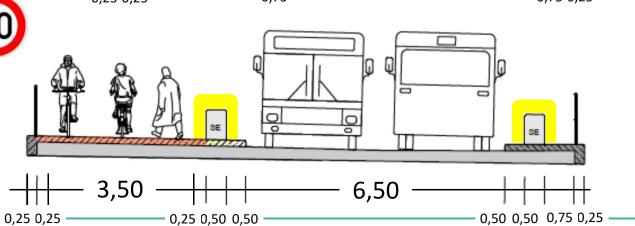
Zielquerschnitt
ca. 12 m brutto



 Ausweichlösung ca. 14 m brutto mit Fahrzeug-Rückhalte-System (SE), falls 60 km/h bleibt









Längsschnitt (funktional)

Darstellung anhand Bestandsbauwerksplan (gespiegelt, somit Westen links)

Westen Rezatstraße / gepl. Neubau Hafenbrücke

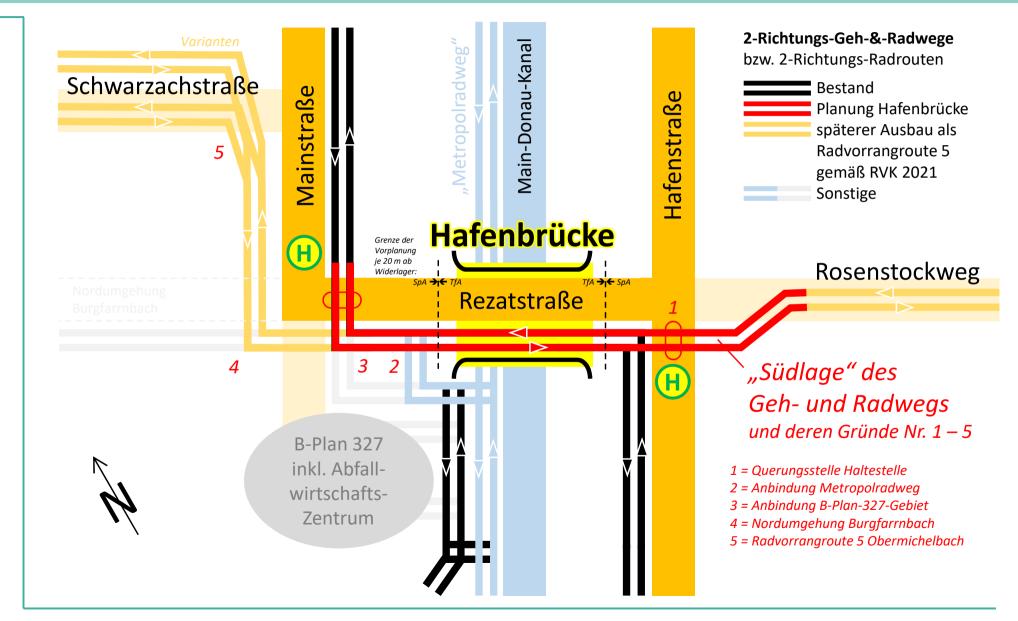
Osten



- a Anschluss West = Lageplanlage Widerlager + Höhenlage & Längsneigung Fahrbahn wie Bestand; Breite und Achse gemäß Querschnitt (d. h. Fahrbahnverschmälerung und -verschiebung nach Norden); Details zur Widerlagertiefe → siehe "b"
- b Rampe gepl. Metropolradweg vor Widerlager (Geh- & Radweg), <u>lichte Höhe ≥ 2,55 m</u> (gem. 4.1/4.6 RASt 06), gemessen ab Unterkante Brückenbauwerk → Widerlager frostfrei tief gründen; Wegbreite brutto ≥ 4,00 m = netto ≥ 3,50 m zzgl. mind. 0,25 m beidseitig Sicherheitsraum S2 zu Widerlager (ggf. Entwässerungsmulde) sowie zu Geländer oder Bankett
- c westl. Betriebsweg Main-Donau-Kanal / gepl. Metropolradweg (Geh- und Radweg), Wegbreite wie "b" (netto ≥ 3,50 m)
- **d, e** Main-Donau-Kanal inkl. östl. Betriebsweg gem. WSV-Ausbauverlangen (vsl. d = 40 cm größere lichte Höhe, Anprallschutz)
- f Hafenbahn Fürth (Strecke 5918) Lichtraumprofil aus <u>Weichenbereich</u> beachten (Abweichung Bestandsbauwerksplan); zu wählende Lichtraumhöhe im Hinblick auf Option für eine Elektrifizierung wird durch SpA noch eruiert & bestimmt
- Anschluss Ost = abhängig von Zwangspunkt aus "f"; Lageplanlage Widerlager vsl. wie Bestand; Höhenlage so niedrig wie möglich; <u>Längsneigung am Widerlager = 5,3 %</u> und Kuppe komplett in Brückenbauwerk, damit Anschlussstrecke bis Hafenstraße im Geh- und Radweg barrierefrei ausgestaltet werden kann (5,3 % als Achsmittel für eine abwechselnde Längsneigung aus 6 %/10 m & 3 %/1,5 m, gem. Nr. 4.2/4.3 DIN 18040-3, auch Entwurf SRS FÜ 341N:2024-04-18-1720)



Systemskizze





Verkehrs- und Kostenuntersuchung

Update (2020 → 2024)

Querschnitt Radvorrangroute, Straßenbau Rezatstraße, Preisstand

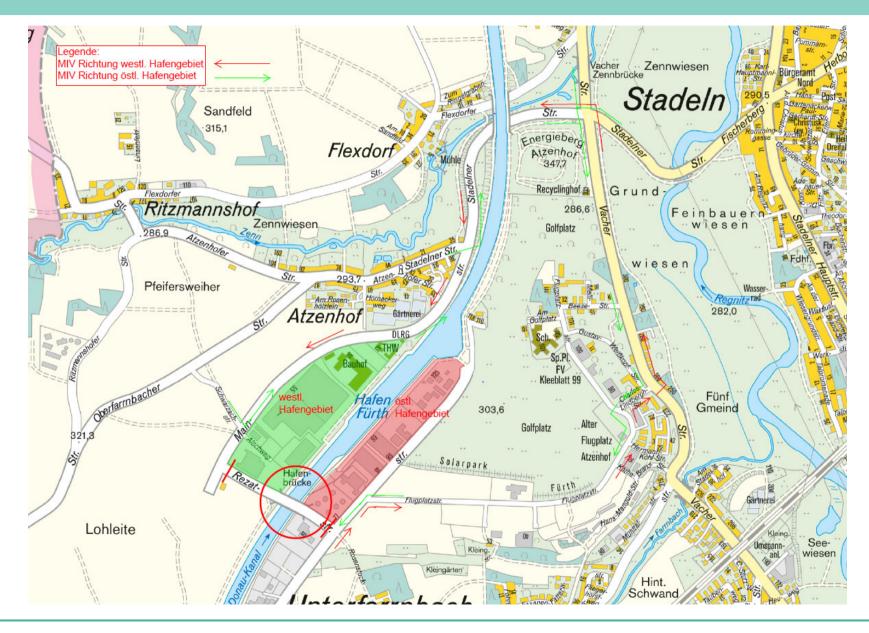
Zentrale Aussagen zum Wegfall Hafenbrücke unverändert & erweitert

- Nachteile (Verlängerung Mainstraße zur Hintere Straße)
 - ca. Verdoppelung Verkehr auf Farrnbacher Brücke Anwohner, Lärm, etc.
 - 2-T-Knoten Geißäckerstraße / Hintere Straße an Leistungsfähigkeitsgrenze, dadurch auch Bus-Verkehr (Linien 172, 126) langsamer & störanfälliger
 - spätere Nordumgehung Burgfarrnbach würde 2-T-Knoten überlasten
 - große Umwege für Fuß & Rad; keine Anschlussmöglichkeit "Metropolradweg"
 - für Haltestelle Hafenbrücke Ost (Erschließung Hafen & westlicher Golfpark) wird ein zusätzlicher Bus mit Betriebskosten von rd. 430.000 €/Jahr nötig
 - Verlängerung Mainstraße = Widerspruch FNP (Kleingartenkolonie) & Umwelt
- <u>einziger Vorteil</u> = Einsparung <u>Straßen</u>system-Kosten → selbst dieser Vorteil verschwindet bei Mitberücksichtigung <u>ÖPNV</u>-System-Kosten bzw. -Nutzen





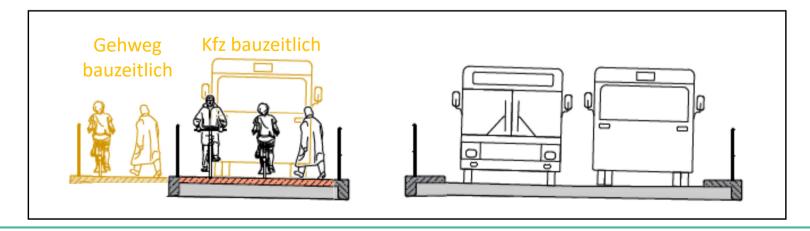
Vollsperrung: Bestehendes "Verkehrskonzept 2018"





Vollsperrung: Anforderungen an "Verkehrskonzept 202X"

- ext. <u>Gutachter</u>; Verkehrsmodellierung; alle Verkehrsarten: Kfz, Sfz, <u>ÖV</u>, F, R
- nur mittels <u>Verkehrslenkung</u> im bestehenden Straßenraum / Straßennetz (bspw. Öffnen / Sperren für alle oder einen Teil des Verkehrs, bspw. Lkw, Änderung Vorfahrtsrichtungen, temporäre LSA, angepasste LSA, etc.)
- **kein** Neubau von Straßen, allenfalls Ausbau bestehender Straßen
- keine Behelfsbrücke, keine 2-teilige Lösung "Typ Vacher Regnitzbrücke"
 - da mind, 50 % Mehrkosten
 - nur (schmaler) Brückenteil der G+R dient ist förderfähig, nicht Gesamtprojekt
 - West: Konflikte Abfallwirtschaftszentrum & Bäume, Ost: Grunderwerb unsicher





11. April 2024 **Stadtratsinformation** (16:00 – 18:00 Uhr)

2. Mai 2024 **Bau- und Werkausschuss** (SpA/1148/2024)

 Grundsatzbeschluss ("dass es eine neue Hafenbrücke gibt, und dass sie am heutigen Standort liegt")

Breite, Länge, ("wie sie funktional aussehen soll,
Systemskizze, Funktion inkl. Konzept Fuß- und Radverkehr")

 Umleitungskonzept-Auftrag ("dass das Konzept zu überarbeiten ist, und unter welchen Randbedingungen")

 Abgrenzung Brücke / Zulauf, jeweils 20 m ab Widerlager
("was jetzt für das TfA festgelegt wird, und was durch Vpl noch erarbeitet wird")

Stadt Fürth | Ref V SpA Vpl

• vsl. 2027 **Baubeginn Hafenbrücke** (Bauzeit ca. 2,5 Jahre)



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!