

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	02.05.2024	öffentlich - Beschluss

Hafenbrücke; hier: Grundsatzbeschluss

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	Folgende Referenzvorlage vorhanden:
SpA-Vpl-Hg-197	SpA/0882/2020
<p>Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Präsentation (Systemskizze, Quer-/Längsschnitt, Anforderungen Verkehrskonzept 202X, etc.), – Ergebnisse der Kosten-Untersuchung (2 Seiten), – Fragen-Antworten-Katalog (15 Seiten), – Verkehrskonzept 2018 (18 Seiten), – Klimaprüfung (9 Seiten) 	

Beschlussvorschlag:

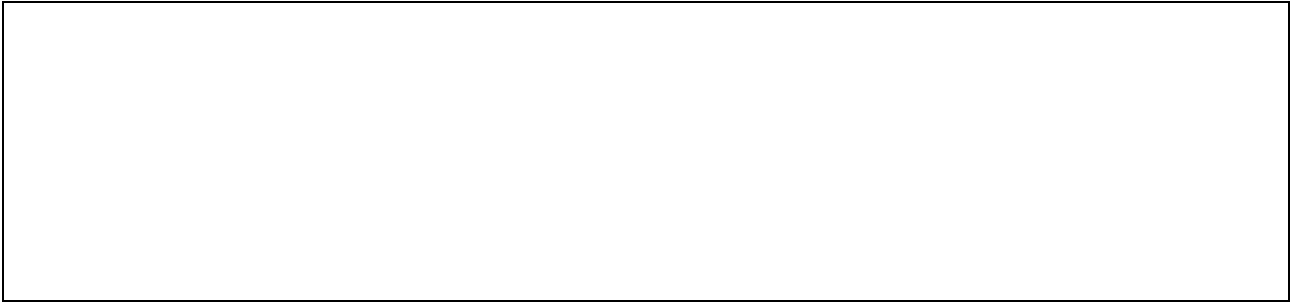
Der Vortrag der Baureferentin dient zur Kenntnis. Mit dem Fragen-Antworten-Katalog sind alle Anfragen der Jahre 2021 bis 2023 zur Hafenbrücke und den Brücken im Stadtwesten erledigt.

Der Bau- und Werkausschuss bestätigt den heutigen Standort der Hafenbrücke als Standort für die Planung eines Ersatzneubaus. Auf eine Verlängerung der Mainstraße zur Hinteren Straße wird, im Einklang mit dem Flächennutzungsplan, verzichtet.

Der Bau- und Werkausschuss unterstützt das Ziel, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hafenbrücke und den Zulaufstrecken (Mainstraße, Rezatstraße, Hafenstraße) soweit und sobald wie möglich von 60 auf 50 km/h zu senken.

Für die umgehend zu beginnende Vorplanung durch das Tiefbauamt wird der Ersatzneubau mit den in den Anlagen dargestellten Vorgaben zu Querschnitt und Längsschnitt festgelegt, darunter insbesondere die in der Systemskizze begründete „Südlage“ des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zuge der Radvorrangroute mit einer Breite von 4,50 m Breite inkl. Sicherheitsräumen (3,50 m nutzbare Verkehrsraumbreite). Für die parallele Vorplanung der Zulaufstrecken durch das Stadtplanungsamt gelten die Maße und die Systemskizze sinngemäß.

Zur Verkehrsführung während der Bauzeit ist durch einen Gutachter ein Verkehrskonzept 202X für alle Verkehrsarten aufzustellen, mit Politik und Verwaltung abzustimmen, und dem Bau- und Werkausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen. Ausgangspunkt soll das für Notfälle bereits bestehenden Verkehrskonzept 2018 sein. Zielsetzung ist eine möglichst große Schonung der Siedlungsgebiete vom Umleitungsverkehr aus der Vollsperrung der Hafenbrücke. Für dieses Verkehrskonzept 202X soll nur auf das bestehende Straßen- und Wegenetz mit den Mitteln der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung, und allenfalls des Ausbaus, zurückgegriffen werden. Auf den Neubau von Straßen muss, ebenso wie auf eine Behelfsbrücke, auf Grund der aktuellen Haushaltslage der Stadt Fürth verzichtet werden.



Sachverhalt:

Kurzfassung

Das Nutzbarkeitsende des Bestandsbauwerks Hafenerbrücke ist absehbar, ein Abriss noch in diesem Jahrzehnt ist erforderlich. Es muss zum jetzigen Zeitpunkt eine **Entscheidung über den Ersatz** getroffen werden, um die Planungen für diesen Ersatz zielgerichtet beginnen zu können.

Die Stadtverwaltung hat drei Varianten als Ersatz verkehrlich und auf ihre Kosten hinuntersucht:

- **Variante „Hafenerbrücke“** (Ersatzneubau an gleicher Stelle, inkl. Geh-/Radweg)
- **Variante „keine Hafenerbrücke“** (Verlängerung Mainstraße bis Hintere Straße)
- **Variante „Fuß-/Radbrücke“** (inkl. Verlängerung Mainstraße bis Hintere Straße)

Im Ergebnis hat die **Variante Hafenerbrücke** ausschlaggebende und herausragende qualitative Vorteile für Verkehr und Siedlung, darunter insbesondere die Fernhaltung des Verkehrs der Gewerbegebiete sowie des überörtlichen Verkehrs aus Burgfarrnbach Ost, der Erschließung eben dieser Gewerbegebiete, sowie der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten durch Vermeidung von Umwegen und Mehrkosten (Rad, Fuß, ÖPNV). Die Variante Hafenerbrücke (Ersatzneubau) wird daher von der Stadtverwaltung empfohlen.

Einziger Nachteil der Variante sind die vergleichsweise hohen **Kosten des Ersatzneubaus von etwa 12,9 bis 15,0 Mio. Euro**, je nach Breite (zzgl. 3,1 Mio. Euro Zulaufstrecken Rezatstraße). Diese Kosten werden jedoch durch den hohen Nutzen aufgewogen bzw. relativieren sich unter Einbeziehung von ÖPNV-Mehrkosten für ein qualitativ vergleichbares ÖPNV-Angebot, für das jedoch im Haushalt bisher keine Mittel zur Verfügung stehen.

Element	Investition [Mio. €] <i>Favorit „12 m“ gelb unterlegt</i>		Variante „Hafenerbrücke“		Variante „keine Hafenerbrücke“	Variante „Fuß-/Radbrücke“
	Breite Brücke ca.		Ansatz in MIP			
	12 m	14 m				
Hafenerbrücke (alle Verkehrsarten)	12,9	15,0	15,5		–	–
Hafenerbrücke (nur Fuß + Rad)	–	–	–		–	7,2
Rezatstraße (Zulaufstrecken)	3,1	3,1	a)		–	–
Mainstraße Süd (nördlicher Teil)	2,6	2,6	b)		2,6	2,6
Mainstraße Süd (südlicher Teil)	–	–	–		3,6	3,6
Hintere Straße (Doppel-T-Knoten)	–	–	–		1,0	1,0
Farrnbacher Brücke (Ertüchtigung)	2,8	2,8	2,0		2,8	2,8
Summe (max.)	21,4	23,5	17,5		10,0	17,2
davon nur Hafenerbrücke + Rezatstraße	16,0	18,1	15,5		–	7,2
Fußnoten	a) soll in MIP ergänzt werden b) soll in MIP ergänzt werden (Bebauungsplan 327)					

Um die Siedlungsgebiete mit dem Umleitungsverkehr der Hafenerbrücke (ca. 10.000 Kfz/Tag) möglichst wenig zu belasten, und den wichtigen Wirtschaftsverkehr optimal leiten zu können, soll ein „**Verkehrskonzept 202X**“ erarbeitet werden, das jedoch ohne eine Behelfsbrücke und ohne Vorab-Neubau von Straßen auskommen soll.

Langfassung

Bauwerkszustand

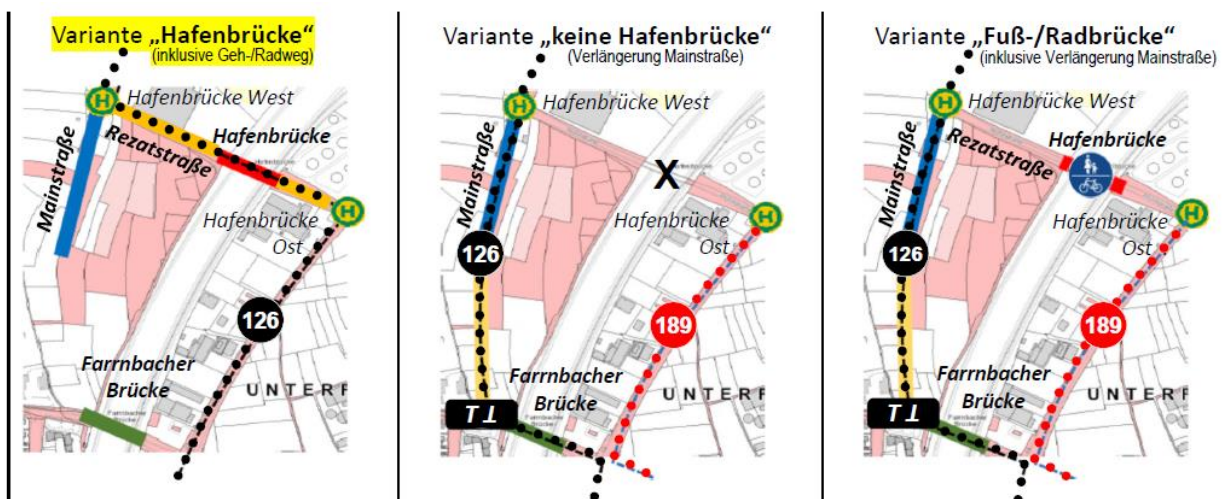
Fahrbahnplatte und die Stege der bestehenden Hafenbrücke sind hoch mit Chloriden belastet. Sie besitzt eine hohe **Empfindlichkeit gegenüber Spannungsrisskorrosion**. Überprüfungen in den letzten fünf Jahren ergaben, dass kein Ankündigungsverhalten gegeben ist. Dies bedeutet, dass bei ungünstigen Veränderungen des Bauwerkszustandes sofort reagiert werden muss, ggf. durch eine sofortige Tonnagebeschränkung oder sogar eine Vollsperrung. Inzwischen wird das Bauwerk eng überwacht, um Verschlechterungen rechtzeitig zu erkennen.

Bisherige Verfahren (bis 2020)

Um die Planungen für einen **Ersatz der Hafenbrücke** in die richtige Richtung lenken zu können, hat die Stadtverwaltung ab dem Jahr 2018 erste Untersuchungen durchgeführt:

- **Instruktionsverfahren** durch das Tiefbauamt von 2018 für einen 1:1-Ersatz (einschließlich „Verkehrskonzept 2018“ für eine sofortige Vollsperrung)
- Variantenvergleich durch das Stadtplanungsamt
 - **Verkehrsuntersuchung** von 2019
 - **Kosten-Untersuchung** von 2020 (Preisstand 2019)

Folgende **Varianten** wurden näher untersucht:



Die Variante **Hafenbrücke (Ersatzneubau an gleicher Stelle, inkl. Geh-/Radweg)** wurde das **Ergebnis** des Variantenvergleichs.

Die Verkehrsuntersuchung zeigte, dass die Variante Hafenbrücke die **größten Vorteile** sowohl für Verkehr als auch Siedlung aufweist, v. a. die Fernhaltung des Verkehrs der Gewerbegebiete, sowie des überörtlichen Verkehrs aus Burgfarnbach Ost, der Erschließung eben dieser Gewerbegebiete, und die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten durch Vermeidung von Umwegen und Mehrkosten (Rad, Fuß, ÖPNV).

Die Kostenuntersuchung zeigte auf, dass die Variante Hafenbrücke einerseits im Hinblick auf die **Investitionen am teuersten** ist, dieser Kostennachteil jedoch nur solange besteht, wie man nicht die Kosten für ein vergleichbares ÖPNV-Angebot mit ansetzt.

Die Stadtverwaltung empfahl auf dieser Grundlage die Umsetzung der Variante Hafenbrücke in der Sitzung des **Bau- und Werkausschusses am 13.01.2021** (TOP Ö 8, SpA/0882/2020). In der Sitzung wurden seitens der Fraktionen zahlreiche Fragen aufgeworfen, die nicht unmittelbar

geklärt werden konnten. Es wurde vereinbart, dass die Fraktionen ihre Fragen schriftlich im Baureferat einreichen, damit die Verwaltung entsprechend reagieren kann. Schriftliche Fragen reichten daraufhin die Fraktionen B90/Die Grünen und CSU ein. Sie sind zusammen mit den Erörterungen der Stadtverwaltung im „**Fragen-Antworten-Katalog**“ der aktuellen Sitzungsvorlage beigelegt.

Aktueller Stand (2024)

Auf Grundlage des Fragen-Antworten-Katalogs und der seitherigen neueren Entwicklungen, darunter das 2021 beschlossene Radverkehrskonzept (Radvorrangrouten-Netz-Definition) und die Inflation, **aktualisierte** die Stadtverwaltung

- den geplanten **Querschnitt** der Hafenbrücke und Rezatstraße,
- sowie die **Kosten-Untersuchung auf 2024** (Preisstand 2023).

→ **Auf dieser Grundlage empfiehlt die Verwaltung weiterhin die Variante Hafenbrücke.**

Begründung

Folgende **Vorteile** für Verkehr und Siedlung sprechen für die Variante Hafenbrücke:

- Der Standort der bestehenden Hafenbrücke **liegt im Wegenetz richtig** und sachgerecht. Er ist im Zuge der Errichtung des Main-Donau-Kanals entstanden, um der trennenden Wirkung der künstlich geschaffenen Zäsur mildernd entgegenzuwirken. Er folgt damit dem gleichen Ansatz aller im Stadtgebiet hierüber erstellten Brücken, und deren Abstands-„Rhythmus“.
- Der Schwerverkehr (Lkw) aus den Gewerbegebieten Mainstraße und Hafenstraße sowie der überörtliche Verkehr insgesamt (Pkw) werden weiterhin aus Burgfarrnbach ferngehalten. Die Hafenbrücke/Rezatstraße erfüllt zusammen mit Mainstraße und Hafenstraße de facto eine Art östliche Ortsumgehungsfunktion und damit eine **Entlastung für Burgfarrnbach**, auch im Hinblick auf Lärm, Abgase, Unfallgefahren und Stress.
- Die ca. 10.000 Kfz/Tag der Hafenbrücke werden nicht zu den bestehenden ca. 10.000 bis 12.000 Kfz/Tag auf die Farrnbacher Brücke verlagert. Auf diese Weise werden die Nachteile einer solchen **Verdoppelung der Verkehrsbelastung vermieden**:
 - Keine Verminderung der **Qualität für Fuß- und Radverkehr** entlang der Hinteren Straße und der Farrnbacher Brücke (die sonst ohne Hafenbrücke durch Hinzunahme des Gesamt- und v. a. des Schwerverkehrs der Hafenbrücke zu erwarten ist) sowie bei der Querung der Hinteren Straße, sowie Geißäckerstraße (da hier keine Ampeln errichtet werden müssen, die dem Fahrbahnverkehr aufgrund der hohen Auslastung viel Grünzeit, und dem Fußgängerverkehr damit wenig Grünzeit einräumen müssen).
 - Keine Verlängerung der **Fahrzeiten der Bus-Linie 172** (Burgfarrnbach – Zentrum), da sie nicht durch Stau und die Rot-Zeiten der ohne Hafenbrücke erforderlichen Ampeln der Doppel-T-Kreuzung Geißäckerstraße/Hintere Straße/Mainstraße und die an dieser Kreuzung anzunehmende Nahezu-Vollauslastung behindert werden.
- Für Fußgänger und Radfahrer bleibt der Main-Donau-Kanal im Hafengebiet überquerbar, vor allem im Hinblick auf die **große Entfernung zur nächsten Querungsmöglichkeit** in Richtung Norden, die erst auf Höhe der Kanaltrogbrücke Zenntal gegeben ist. Dieser ohnehin schon vergleichsweise große Abstand wird nicht weiter vergrößert. Dies entspricht der Zielsetzung, die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr zu fördern.
- Die im Flächennutzungsplan als Puffer zwischen dem Burgfarrnbacher Siedlungsgebiet und dem Gewerbegebiet Mainstraße vorgesehene **Kleingartenanlage** bleibt möglich und wird nicht durch eine zur Hinteren Straße verlängerte Mainstraße verlärmert. Sie kann direkt von

Burgfarrnbach ohne Querung der Mainstraße erreicht werden.

- Die im Flächennutzungsplan vorgesehenen **Erweiterungen der Gewerbegebiete** entlang der Mainstraße und Hafenstraße können über die Hafenbrücke an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden werden und führen nicht zu einer Belastung von Burgfarrnbach.
- Die im Flächennutzungsplan vorgesehene **Nordumgehung Burgfarrnbach** kann weiterhin am Knoten Mainstraße/Rezatstraße angeschlossen werden; ihr Verkehr führt nicht zu einer Belastung von Burgfarrnbach Ost und eine voraussichtlich erforderlich werdende grundlegende Neudimensionierung von Farrnbacher Brücke und Knoten Mainstraße/Hintere Straße wird vermieden, da diese ohne die Hafenbrücke dann nicht mehr leistungsfähig (Überlastung) und ggf. auch nicht mehr ausreichend tragfähig wären.
- Die im Radverkehrskonzept vorgesehene **Radvorrangroute** (Obermichelbach – Hardhöhe – Leyh, Nr. 5) kann weiterhin auf direktem Weg und ohne großen Umweg geführt werden.
- Die aus dem Nahverkehrsplan umgesetzte Erschließung von Hafenstraße, Hafengebiet und dem westlichen Rand des Golfparks wird weiterhin durch die **Haltestelle Hafenbrücke Ost** der Bus-Linie 126 in wirtschaftlich effizienter Weise gewährleistet.
- Anders als die Variante „keine Hafenbrücke“ (Verlängerung Mainstraße zu Hintere Straße), ist die Variante „Hafenbrücke“ nicht zwingend von Grunderwerb abhängig, und dadurch sind **Zeitachse und Planungserfolg** besser beherrschbar. Ob eine Südverlängerung der Mainstraße zur Hintere Straße überhaupt in absehbarer Zeit gelingen kann, ist derzeit ungewiss, und aufgrund des fehlenden Grunderwerbs nur höchst aufwändig umsetzbar.
- Voraussichtlich nur für Hafenbrücke/Rezatstraße stehen **Fördergelder** in Aussicht, ausgelöst durch die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, hier die Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang der Rezatstraße. Bei einem möglichen Fördersatz von bis zu 50 % reduziert sich der investive Eigenanteil der Stadt Fürth in seiner Größenordnung erheblich, während für eine zur Hintere Straße verlängerte Mainstraße nicht mit Förderung zu rechnen ist.
- Strategisch sind **zwei Brücken** (Hafenbrücke, Farrnbacher Brücke) für die Verkehrslenkung im Störungs- und Katastrophenfall, sowie bei Baustellen und Vollsperrungen, von Vorteil, da mehr Netzelemente für Umleitungen zur Verfügung stehen. Dadurch reduzieren sich die Umwege für die Verkehrsteilnehmer und insbesondere den Wirtschaftsverkehr in solchen Fällen, und Belastungen durch Umleitungsverkehr können leichter verteilt und gesteuert werden.

Weiteres Vorgehen

Die Stadtverwaltung empfiehlt die folgenden **nächsten Schritte**, die größtenteils auch parallel erfolgen werden:

- (1) **Entscheidung** für den Ersatzneubau der Hafenbrücke am Altstandort
- (2) **Verzicht auf eine Behelfsbrücke** während der Bauzeit und Bau unter Vollsperrung der Rezatstraße (da durch Behelfsbrücke ca. Ver-1,5-Fachung Kosten, ohne Förderfähigkeit, wirtschaftlich in aktueller Haushaltslage nicht darstellbar)
- (3) Beginn **Vorplanung Brückenbauwerk** durch Tiefbauamt, bis je 20 Meter hinter Widerlager, gemäß der für die Radverkehrsanlagen entwickelten Schnitte (Quer-, Längs-), auch unter ggf. anteiliger Eigenfinanzierung durch den breiteren Radvorrangrouten-Standard
- (4) Beginn der **Erarbeitung des „Verkehrskonzepts 202X“** für die Verkehrsführung während der Bauzeit als Vollsperrung, begrenzt auf das bestehende Straßen- und Wegenetz

(5) Beginn **Vorplanung Zulaufstrecken** durch Stadtplanungsamt, einschließlich Knotenpunkte, Haltestellen und Radverkehrsanlagen, gemäß beigefügter Systemskizze

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Investition ca. (Preisstand 2023) max. 23,5 Mio. € , bestehend aus: 15,0 Hafenbrücke max. (12,9 angestrebt) + 3,1 Rezatstraße + 2,8 Farrnbacher Br. + 2,6 Mainstr. B-Plan	jährliche Folgekosten <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	
Unterhaltungskosten noch nicht abschließend beifizierbar			
Veranschlagung unter Haushaltsstelle 6310.9513.0000 (Hafenbrücke 15,5 Mio. €) + 6310.9516.0000 (Farrnbacher Brücke 2,0 Mio. €)			
<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja teilw. in MIP enthalten (zus. 17,5 Mio. €) im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh			
wenn nein, Deckungsvorschlag: <ul style="list-style-type: none"> • Investition Rezatstraße in MIP ergänzen (3,1 Mio. €) • Investition Mainstraße Süd, nördlicher Abschnitt, in MIP ergänzen (2,6 Mio. €) • Investition Farrnbacher Brücke zu einem späteren Zeitpunkt ggf. Kosten aktualisieren 			

Prüfung der Klimarelevanz:

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: Schaffung von Radverkehrsinfrastruktur				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen): _____				

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Stadtplanungsamt von	19.04.2024
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	19.04.2024

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 27.03.2024

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 02.05.2024

Protokollnotiz:

Die Baureferentin Frau Lippert schildert den aktuellen Sachstand. Den Mitgliedern des Bau- und Werkausschusses wird durch Herr Hartung vom Stadtplanungsamt die mittlere Variante detailliert vorgestellt.

Herr Stadtrat Riedel (Bündnis 90/Grüne), stellt den Antrag, die Verwaltung zubeauftragen, eine Grunderwerbsprüfung auf der Ostseite des MDK durchzuführen, welcher mehrheitlich abgelehnt wird.

Die Verwaltung wird beauftragt, wenn möglich die Bauzeit von 3 Jahre auf 2,5 Jahre zu verkürzen.

Beschluss:

Der Vortrag der Baureferentin dient zur Kenntnis. Mit dem Fragen-Antworten-Katalog sind alle Anfragen der Jahre 2021 bis 2023 zur Hafnbrücke und den Brücken im Stadtwesten erledigt.

Herr Stadtrat Riedel (Bündnis 90/Grüne), stellt den Antrag, die Verwaltung zubeauftragen, eine Grunderwerbsprüfung auf der Ostseite des MDK durchzuführen.

- mehrheitlich abgelehnt (5:10) -

Der Bau- und Werkausschuss bestätigt den heutigen Standort der Hafnbrücke als Standort für die Planung eines Ersatzneubaus. Auf eine Verlängerung der Mainstraße zur Hinteren Straße wird, im Einklang mit dem Flächennutzungsplan, verzichtet.

Der Bau- und Werkausschuss unterstützt das Ziel, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hafnbrücke und den Zulaufstrecken (Mainstraße, Rezatstraße, Hafestraße) soweit und sobald wie möglich von 60 auf 50 km/h zu senken.

Für die umgehend zu beginnende Vorplanung durch das Tiefbauamt wird der Ersatzneubau mit den in den Anlagen dargestellten Vorgaben zu Querschnitt und Längsschnitt festgelegt, darunter insbesondere die in der Systemskizze begründete „Südlage“ des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zuge der Radvorrangroute mit einer Breite von 4,50 m Breite inkl. Sicherheitsräumen (3,50 m nutzbare Verkehrsraumbreite). Für die parallele Vorplanung der Zulaufstrecken durch das Stadtplanungsamt gelten die Maße und die Systemskizze sinngemäß.

Zur Verkehrsführung während der Bauzeit ist durch einen Gutachter ein Verkehrskonzept 202X für alle Verkehrsarten aufzustellen, mit Politik und Verwaltung abzustimmen, und dem Bau- und Werkausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen. Ausgangspunkt soll das für Notfälle bereits bestehenden Verkehrskonzept 2018 sein. Zielsetzung ist eine möglichst große Schonung der Siedlungsgebiete vom Umleitungsverkehr aus der Vollsperrung der Hafnbrücke. Für dieses Verkehrskonzept 202X soll nur auf das bestehende Straßen- und Wegenetz mit den Mitteln der Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung, und allenfalls des Ausbaus, zurückgegriffen werden. Auf den Neubau von Straßen muss, ebenso wie auf eine Behelfsbrücke, auf Grund der aktuellen Haushaltslage der Stadt Fürth verzichtet werden.

- mehrheitlich angenommen (12:3) -

Beschluss: getrennte Abstimmung