

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	12.03.2025	öffentlich - Beschluss

Schwabacher Brücke (BW 020): Vorplanungsbeschluss Neugestaltung Knotenpunkt, Querschnitt Bauwerk, Neubau LSA 286

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	Folgende Referenzvorlage vorhanden: SpA/0742/2019
<p><u>Anlagen:</u></p> <p>Anlage 1: Lageplan Instruktionsergebnis Anlage 2: Tabelle der eingegangenen Stellungnahmen mit Abwägung Anlage 3: Sicherheitsaudit Anlage 4: Abwägung Sicherheitsaudit Anlage 5: Betrachtung zur erforderlichen lichten Weite und den Seitenraumbreiten Anlage 6: Betrachtung zur erforderlichen lichten Durchfahrts Höhe des Brückenbauwerks Anlage 7: Auswertung Klimaprüfung</p>	

Beschlussvorschlag:

Die Ausführungen dienen zur Kenntnis.

Der BWA beschließt die Vorplanung gemäß Lageplan für die Neugestaltung des Knotenpunkts und zum Neubau der Lichtsignalanlage 286, einschließlich des sich daraus ergebenden Querschnitts für den Ersatzneubau der Schwabacher Brücke (lichte Weite).

Bis zur Projektgenehmigung dieser Brücken- und Straßenplanung sollen Machbarkeit und Kostenrahmen einer Eintiefung der Straße für eine mögliche Nachrüstung einer Straßenbahnstrecke überprüft werden und dem Gremium im Rahmen der Projektgenehmigung erneut vorgelegt werden.

Sachverhalt:

I. Ausgangslage

Im Zuge des geplanten Ersatzneubaus der Schwabacher Brücke soll auch die Lichtsignalanlage FT 286 Schwabacher Str./Südwesttangente durch einen Neubau ersetzt werden. Sie besteht heute aus zwei Teilknoten, die ursprünglich von getrennten Steuergeräten gesteuert worden waren. Das später erfolgte Zusammenschalten bzw. Verlängern („Muffen“) von Signalkabeln an nur noch ein Steuergerät und der allgemein technisch abgängige Bestand sorgen immer wieder für sicherheitskritische Ausfälle an der ungewöhnlichen, den Charakter einer Autobahnabfahrt besitzenden Knotenpunktform.

Der Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage soll gesamthaft im Zusammenhang mit dem Neubau der Schwabacher Brücke, mit Behebung der heutigen verkehrlichen Defizite neugestaltet werden.

Planung

Maßgabe für die Überarbeitung des kompletten Knotenpunktes ist u.a. die aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten vorzunehmende Verringerung der Stützweite des Brückenbauwerks und der Entfall der Stützenreihe in Straßenmitte. Eine Verkehrsinsel muss in Straßenmitte für die Anordnung von Signalgebern zwingend erhalten bleiben, kann aber kleiner als bislang ausfallen.

Darüber hinaus soll die Befahrbarkeit für Linksabbieger und Linkseinbieger verbessert sowie Maßnahmen zu Barrierefreiheit vorgesehen werden. Im Zuge des beschlossenen Radverkehrskonzepts 2022 werden auf der Schwabacher Straße als Radvorrangroute in beiden Richtungen auch Radverkehrsanlagen (RVA) vorgesehen, um die Trennwirkung durch die Zäsur des Main-Donau-Kanals (MDK) und der Südwesttangente für den Radverkehr zu verringern und auch an dieser wichtigen Hauptverkehrsstraße sichere Bedingungen zu schaffen.

Der Neubau der Schwabacher Brücke (BW 020) wurde zwischenzeitlich verschoben und ein durchgeführtes Sicherheitsaudit zu dem ursprünglichen Knotenpunkt-Entwurf aus 2019 ergab, dass die Anordnung von Radschutzstreifen (RSS) in den von den beiden Überführungsbauwerken Südwesttangente und MDK verschatteten Bereichen in Kombination mit dem Schwerverkehrsanteil von ca. 880 Kfz/d und den anschließenden längeren Steigungsstrecken aus Sicherheitsgründen nicht ratsam ist. Der Entwurf wurde daraufhin so abgeändert, dass in den Steigungsabschnitten und verschatteten Knotenpunktbereichen größtenteils Radfahrstreifen (RFS) eingerichtet sind, während auf längeren Abschnitten nur bergab am MDK bzw. vor dem Burger King) weiterhin noch ein RSS vorhanden ist.

Die Richtung Süden dafür erforderlich werdende Verschmälerung des Fahrbahnteilers erreicht damit eine Länge von ca. 250m und endet im Zulauf der LSA FT 287 am Knotenpunkt mit der Benno-Strauß-Straße (Neubau 4 LSA Weikershof; SpA 0908/2021). Ein Eingreifen in die Gehwege hätte deutlich größere Auswirkungen, da es beidseitig erfolgen müsste und zusätzlich die Mittelinsel auch komplett um 0,5 m verschoben werden müsste.

Die Abbiegebeziehungen zu den Rampen der Südwesttangente müssen eine für den Schwerverkehr sicher und zügig zu befahrende Fahrspurweite aufweisen, ohne dass Fahrzeugteile und deren Bewegungsspielräume in den angrenzenden Verkehrsraum des Geradeausverkehrs auch nur kurzzeitig einragen. Im Ergebnis des Knotenpunktentwurfs ergibt sich eine rechnerische Verkehrsraumbreite zwischen den parallel verlaufenden Widerlagerwänden von nunmehr noch 32,40m; die als Vorgabe für die Bearbeitung des Neubaus des Ingenieurbauwerks übermittelt werden.

Die neue Lichtsignalanlage wird mit einer verkehrsabhängigen Steuerung mit Busbeschleunigung und Feuerwehrbevorrechtigung ausgestattet. Im Bedarfsfall bleibt eine Geradeausfahrt im Zuge der Rampen für Schwertransporte und bei Brückensperrungen geometrisch möglich.

Zur Verbesserung der Fußwegebeziehungen über die Schwabacher Straße wird eine zusätzliche Fußgängerquerung angeordnet. Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit mit einer zusätzlichen die Schwabacher Straße querenden Fußgänger-Furt kann davon ausgegangen werden, dass das Fußgängeraufkommen nicht so hoch ist, dass eine Anforderung in jedem Programmumlauf realisiert werden muss, sondern seltener. Der Auslastungsgrad des Knotenpunkts liegt in allen Fällen unterhalb von 70%, wodurch eine gute Qualität des Verkehrsablaufs gegeben ist.

Lichte Weite des neuen Brückenbauwerks im Hinblick auf die Seitenraumbreiten und die Aufenthaltsqualität

Unter dem Bestandsbauwerk werden derzeit Gehwege von 4,00 m Breite hindurchgeführt, hinter denen sich jeweils noch Streifen von 3,50 m Breite bis zum Widerlager anschließen und somit insgesamt zu 7,50 m Seitenraumbreite führen (vgl. Anlage 5). Aus Kostengründen soll die Seitenraumbreite nunmehr reduziert werden, jedoch nur auf insgesamt 3,20 m je Seite (nur noch Gehweg). Eine Reduzierung auf das Regelmaß 2,50 m würde eine zu beengte Raumsituation ergeben. Erläuterungen können der Anlage 5 entnommen werden. Die Regierung von Mittelfranken hat signalisiert, dass die jeweils 0,70 m Mehrbreite bei geeigneter Begründung förderfähig sein können.

Durchfahrtshöhe unter dem neuen Brückenbauwerk

Gemäß Klimaschutzkonzept 2021 der Stadt Fürth ist eine Straßenbahnstrecke von Nürnberg Westfriedhof über Poppenreuth, Fürth Hauptbahnhof nach Fürth Süd (Nürnberg Geyersdorf) zu prüfen, anknüpfend an eine gleiche Überlegung aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan 2025 plus der Stadt Nürnberg. Im Mobilitätsplan 2035+ der Stadt Fürth wurde der Bedarf einer Machbarkeitsstudie bestätigt, und im Hinblick auf die angestrebten 80 Jahre Lebensdauer des Ersatzneubaus Schwabacher Brücke ist die Mitberücksichtigung einer möglichen späteren Straßenbahnstrecke auf der Schwabacher Straße geboten, da es sich um die einzige direkte Verbindung zwischen Fürth und Nürnberg im Bereich Fürth Süd handelt. Das Bestandsbauwerk erlaubt eine solche Führung der Straßenbahn unter der Schwabacher Brücke, da die lichte Höhe derzeit ausreichend ist. Der Ersatzneubau soll/muss jedoch einen dickeren Überbau erhalten, so dass sich die lichte Höhe verringert, und die Straßenbahn nicht mehr ohne Weiteres darunter passt.

Bis zur Projektgenehmigung soll daher die Machbarkeit einer Eintiefung der Schwabacher Straße überprüft und kostenmäßig beziffert werden, um entscheiden zu können, ob diese Eintiefung jetzt oder später erfolgen soll. Im Wesentlichen ist wegen der Oberleitung (Stromzufuhr) für die Straßenbahn eine größere lichte Höhe nötig als nur für den Kraftfahrzeugverkehr. Siehe hierzu die Herleitungen und Erörterungen in Anlage 6.

Bemerkung zum Bauzustand

Während des Ersatzneubaus der Schwabacher Brücke werden Umleitungen des Verkehrs der SWT über die jeweiligen Rampen (in Geradeausfahrt parallel zur SWT) realisiert. Der Verkehr der Schwabacher Str. wird dafür auf ein Mindestmaß eingekürzt, was zu Stauerscheinungen führen kann. Ein Linksabbiegen von der SWT auf die Schwabacher Str. und ein Linkseinbiegen von der Schwabacher Str. auf die SWT wird nicht möglich sein. Für die Bedienung der Feuerwehr Richtung Gewerbegebiet Weikershof erhält die provisorische Lichtsignalanlage eine Eingriffsmöglichkeit, um in Fahrtrichtung Süd im Einsatzfall ungehindert die Schwabacher Str. passieren zu können.

Einordnung in den Mobilitätsplan 2035+

Mit dem Neubau des Knotens werden Maßnahmen und Ziele des Mobilitätsplans umgesetzt. Die Verbesserungen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und der Neubau der LSA finden sich in den Schlüsselmaßnahmen „Umsetzung des Radverkehrskonzepts“ und „Verkehrsmittelübergreifende Optimierung des Verkehrsflusses“ wieder.

Der Neubau des Knotens trägt zur Zielerreichung folgender Ziele des Mobilitätsplans bei:

- Anzahl verkehrsabhängiger Lichtsignalanlagen erhöhen, und damit verbunden
 - Reisegeschwindigkeit des Busverkehrs erhöhen
 - Pünktlichkeit im ÖV verbessern
- Anteil barrierefreier Überquerungsstellen erhöhen
- Verkehrssicherheit für Radfahrende erhöhen
- Radverkehrsnetz und -verbindungen ausbauen

- Anzahl zurückgelegter Wege im Umweltverbund erhöhen (Fuß, Rad, ÖV)
- Zufriedenheit Zu-Fuß-Gehende, Radfahrenden, ÖV-Nutzer erhöhen

Kosten, Zeitplan und weitere Vorgehensweise

Die Gesamtkosten (Kostenschätzung) für den Neubau des Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage inkl. Radverkehrsanlagen sowie Verkehrssicherung im dargestellten Umgriff belaufen sich auf 4,15 Mio € (zzgl. Anpassung Schachtbauwerk südlich Main-Donau-Kanal).

- Projektgenehmigung für Brückenneubau liegt vor (2016)
- Juli 2025 geänderte Projektgenehmigung (Brückenneubau und Straßenkreuzung, bis dahin Machbarkeit + Kostenrahmen Eintiefung Straße zur Entscheidung jetzt/später)
- August 2025 Förderantrag nach BayGVFG
- Quartal III/2026 Baubeginn

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	jährliche Folgekosten <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten 4,15 Mio € +Schachtanpassung €	
Veranschlagung im Haushalt <input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	
Hst. 02.6310.9504.0000 Budget-Nr. im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:	

Prüfung der Klimarelevanz:

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

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 17.02.2025

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden: