

Schwabacher Straße LSA 286 Neubau i. V. m. BW 020 Schwabacher Brücke **– Betrachtung zur erforderlichen lichten Weite** **und den Seitenraumbreiten**

Update Februar 2025

Die Schwabacher Brücke ist die Brücke der Südwesttangente über die Schwabacher Straße.

Die zwei Mal instruierte Vorplanung (2019, 2024) sieht eine bewusste Differenzierung der Seitenraumbreite / Gehwegbreite vor:

- 2,30 – 2,50 m Breite unter der Kanaltrogbrücke und in den Rampenstrecken
- 3,20 m Breite unter der Schwabacher Brücke

Diese Differenzierung lehnt sich an die heute noch sehr viel größere Seitenraumbreite von 7,50 m unter dem abzubrechenden Bestandsbauwerk Schwabacher Brücke an.



Die Verringerung von bisher 7,50 m auf künftig 3,20 m ist ein von der Verkehrsplanung eingegangener Kompromiss, um den Ersatzneubau mit einer kürzeren Spannweite und damit kostengünstiger zu dimensionieren.

Im Instruktionsverfahren 2024 hat das Tiefbauamt die neue Gehwegbreite hinterfragt, da die 3,20 m gegenüber der Gehweg-Regelbreite von 2,50 m eine Mehrbreite von je 0,70 m auf beiden Seiten bedeuten, also 1,40 m insgesamt. Ein Vorgespräch mit der Regierung von Mittelfranken ergab, dass die Mehrbreite mit Begründung voraussichtlich förderfähig sei.

Zur Erläuterung werden nachfolgend die Gründe festgehalten, die nach Auffassung der Verkehrsplanung sogar für die heutigen 7,50 m Seitenraumbreite sprechen würden, mindestens aber für 3,20 m Gehweg, und gegen das Regelmaß von nur 2,50 m:

- Bestand hat ca. 4,00 m Gehweg + dahinterliegender Distanzbereich, zus. ca. 7,50 m
 - Aufenthaltsqualität, Vermeidung eines Angstraumes, Vermeidung des Gefühls der Beengtheit → dies Vermeidung sollte möglichst weitgehend beibehalten werden
 - Auflockerung als Kontrast zur engen Kanaltrogbrücke sowie der Trog-Rampe Richtung Norden (entlang Burger King), die jeweils als negative Zwangspunkte aufzufassen sind, keinesfalls Schwabacher Brücke als deren „Fortführung“ einengen, sondern als „Erholungsort dazwischen“ erhalten → bisher gegebener Breitensprung sollte beibehalten werden, dient dazu, dass Gesamtfolge der drei einengenden Elemente weniger belastend wahrgenommen wird durch Fußgänger, da dazwischen ein Ort mit etwas mehr Licht und Luft

- Kreuzungsbereich und Tiefpunkt: Anfahrvorgänge führen zu erhöhtem Ausstoß von Abgasen, die durch die Trog-Lage und die umfangreiche Überdeckung durch SWT und MDK nur sehr viel schwerer abgeführt werden, sondern sich sammeln und konzentrieren können. → Luftqualität für Fußgänger und Radfahrer durch heute 7,50 m breite und der Verdünnung dienenden Seitenräume deutlich besser, sollte daher beibehalten werden (auch im Hinblick auf Sommertemperaturen)
- Beibehaltung eines direkt erkennbaren breiten Kreuzungs-Raumes unter der Brücke, der sich von den Streckenabschnitten davor und danach abhebt und damit die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit und somit Verkehrssicherheit der Kreuzung erhöht, Vermeidung eines „Sogeffektes“ durch zu lange monotone Trog-Unterführungs-Folge, dadurch Dämpfung der Geschwindigkeiten, auch im Hinblick auf den Radverkehr. Auch Vermeidung von Rotfahrten durch den Sogeffekt, da die nach hinten springenden Seitentraum-Wände bereits aus der Ferne einen Knoten erkennen und dessen Funktion verstehen lassen, auch indem die hin- und wegführenden Rampen der SWT jeweils im Ansatz durch die Aufweitung besser zu erkennen sind (spricht auch für möglichst breite Gehwege).
- Anzustrebende Breitenverhältnisse nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Kapitel 3.4 und 3.5: „Damit Fußgänger sich wohlfühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Breitenverhältnis zur Fahrbahn stehen; als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zur Fahrbahn von 30:40:30 empfunden.“ → Städtebauliche Bemessung ist ebenso wie Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit in die Bewertung und Abwägung einzustellen. Daher sind 3,20 m bereits ein ganz unterster Kompromiss, sehr zugunsten der Wirtschaftlichkeit. Straßenraumgestaltung darf nicht auf null reduziert werden, auch nicht an teuren Bauwerken. Auch hier spricht eigentlich alles für die 7,50 m und keinesfalls für 2,50 m.
- Analogie der Brückensituation zu den Fallgestaltungen „Geschlossene Bebauung mittlerer Dichte mit 3 bis 5 Geschosse bis 5.000 DTV“ und „Ortsdurchfahrt geringer Dichte bis 15.000 DTV“ in den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002), Tabelle 2. → Gehwegbreite 3,00 bis 3,30 m (bei DTV ab 15.000 sogar 4,00 m).
- Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Fürth 2020 – 2035, Themenfeld 4.2 – Mobilität, Nr. 4.2.5 Fußverkehr: „Insgesamt soll im Rahmen der Maßnahme zum Fußverkehr das Zufußgehen attraktiver, sicherer und barrierefrei gestaltet werden, um so eine entsprechende Pull-Wirkung zu entfalten und den Fußverkehrsanteil weiter zu steigern.“ → Die Verschmälerung eines Gehwegs von heute 4,00 m auf 2,50 m widerspricht daher der soll-Vorgabe, das Zufußgehen attraktiver zu gestalten. Eine Verschmälerung macht das Zufußgehen unattraktiver, wirkt also vollkommen entgegen der vom Stadtrat vorgegebenen Richtung. Dem ist nur zum Teil die Wegverlagerung des Radverkehrs aus dem Seitenraum und die Wegverlagerung des Schwerverkehrs vom Gehweg-Bordstein gegenüberzustellen; sie rechtfertigt keine Reduktion von 4,00 (+3,50) auf 2,50 m.

Exkurs:

*Eventuell hilft eine im Querschnitt 6-eckige Bauform wie in Erlangen-Eltersdorf bei der Lösung der Situation mit der Seitenraumbreite, da auch **hinter** den Gehweg aus den oben aufgezählten Gründen noch ein Luftraum gehört, so wie er an der Schwabacher Brücke heute im Bestand mustergültig vorhanden ist. Eventuell könnten mit der Schrägstellung der Wände eine preisgünstigere Konstruktion mit geringerer Spannweite erreicht werden als mit senkrechten Wänden. Dies sollte im Zuge der Ingenieurbauwerksplanung eruiert werden.*

- *Foto aus Eltersdorf:*
https://images.nordbayern.de/image/contentid/policy:1.12147374:1652866798/image/a-nn-eiq-20220511_103359-15.jpg

Fazit:

Auf keinen Fall sollte beim Ersatzneubau der Schwabacher Brücke eine Reduktion der Breite des Seitenraums von heute beiderseits jeweils 7,50 m (davon 4,00 m Gehweg) auf nur noch 2,50 m Gehweg erfolgen, vgl. nachfolgende Abbildungen 1 und 2 als Vergleich.



Abbildung 1: Schwabacher Brücke im Bestand, Foto 2014



Abbildung 2: Schwabacher Brücke mit 250 cm breiten Gehwegen und senkrechten Wänden, Fotomontage = **zu vermeidende Lösung**

Empfohlen wird daher

- eine Gehwegbreite von 3,20 m
- die Überprüfung, ob durch schräge statt senkrecht Seitenwände („Modell Eltersdorf“) hinter dem 3,20 m breiten Gehweg ein weiterer Luftraum gewonnen werden kann, der die Qualität des dortigen Zufußgehens noch einmal deutlich verbessern würde