

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Wirtschafts- und Grundstücksausschuss	09.03.2026	nicht öffentlich - Beschluss
Wirtschafts- und Grundstücksausschuss	18.05.2026	öffentlich - Vorberatung
Bau- und Werkausschuss	18.05.2026	öffentlich - Vorberatung
Stadtrat	10.06.2026	öffentlich - Beschluss

Grunderwerb Hafenbrücke u. Gewerbegebiet Main-/Rezatsstraße

Aktenzeichen / Geschäftszeichen VI/23/Ber - K20240118-01-00	
Anlagen: - Luftbild Grunderwerb Rezatsstraße - Bebauungsplan Nr. 327	

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird ermächtigt, den Erwerb der erforderlichen Grundstücke zur Errichtung einer Verbindungsstraße (Verlängerung der Mainstraße bis zur Hinteren Straße) sowie zur Erweiterung des sich in der Entwicklung befindlichen Gewerbegebiets Main-/Rezatsstraße weiter voranzutreiben.

Der Grundstückserwerb für die nördliche und südliche Mittelvariante wird nicht weiterbetrieben.

Sachverhalt:

Ausgangslage

Mit dem Grundsatzbeschluss SpA/1148/2024 wurden dem BWA am 02.05.2024 seitens SpA verschiedene Varianten im Zusammenhang mit dem notwendigen Neubau der Hafenbrücke vorgestellt. Es wurde beschlossen, dass der Ersatzneubau der Hafenbrücke am heutigen Standort erfolgen soll.

Im WGA am 10.03.2025 wurde die Wichtigkeit der Brücke betont und eine Umgehungsstraße durch eine Verlängerung der Mainstraße bis zur Hinteren Straße vorgeschlagen. Das Liegenschaftsamt erhielt daraufhin den Auftrag, die Verkaufsbereitschaft der Grundstückseigentümer abzufragen, deren Flächen für eine entsprechende Verlängerung erforderlich sind.

Diese Forderung unterstützend, sieht der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 327 aus dem Jahr 1970 diese Verlängerung der Mainstraße bis zu einer vierarmigen Kreuzung an der Hinteren Straße vor. Lt. Bebauungsplan würde die verlängerte Mainstraße jedoch mitten durch den

an der Hinteren Straße angesiedelten EDEKA-Markt führen, was jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht erforderlich wäre, um von dort in Richtung Farrnbacher Brücke abbiegen zu können.

Denkbar ist in diesem Zusammenhang eine Umsiedlung des EDEKA-Marktes auf benachbarte Grundstücke, deren Erwerb das Liegenschaftsamt derzeit verhandelt. In einem ersten Abstimmungsgespräch mit dem Amt für Wirtschaft und Stadtentwicklung, dem Stadtplanungsamt und dem Liegenschaftsamt zeigte sich EDEKA grundsätzlich offen für eine Verlagerung.

Strategische Ausrichtung

Ergänzend weist das Stadtplanungsamt, wie bereits im Fragen-Antworten-Katalog zum Grundsatzbeschluss Hafenbrücke (SpA/1148/2024) unter Nr. E.2 dargestellt, darauf hin, dass eine Verlängerung der Mainstraße allein aus zeitlichen Gründen nicht als Umleitungsstrecke während der Bauzeit der Hafenbrücke darstellbar ist. Die Umgehungsstraße müsste hierfür bereits zu Beginn der Brückenbaumaßnahme fertiggestellt sein, während der Ersatzneubau der Brücke selbst kaum noch zeitlichen Aufschub duldet. Nach Abstimmung zwischen Stadtentwässerung Fürth, Stadtplanungsamt und Tiefbauamt ist davon auszugehen, dass eine bauliche Fertigstellung der Straße (u. a. aufgrund des vorab erforderlichen Kanalbaus) frühestens 7,5 Jahre nach erfolgreichem und vollständigem Grunderwerb realistisch wäre. Die Hintergründe werden nachfolgend erläutert.

Zudem wurde im genannten Fragen-Antworten-Katalog ausgeführt, dass eine Verlängerung der Mainstraße zur Hinteren Straße/Geißäckerstraße erheblich Verkehr nach und durch Burgfarrnbach leiten würde, was den verkehrlichen Zielsetzungen zur Entlastung der Hinteren Straße widersprechen würde.

Unabhängig von der Frage einer temporäre Umleitungsfunktion während der Bauzeit der Hafenbrücke eröffnet der frühzeitige Erwerb der betroffenen Grundstücke jedoch erhebliche strategische Handlungsspielräume. Neben der langfristigen Option zur Realisierung einer Umgehungsstraße, die perspektivisch dauerhaft in das Gewerbegebiet integriert werden kann, ermöglicht der Grundstückserwerb zugleich eine gezielte Erweiterung des geplanten Gewerbegebiets an der Main-/Rezatstraße.

Darüber hinaus besteht in Anlehnung an die erfolgreiche Entwicklung des Gewerbegebiets Golfpark die Gelegenheit, auch in diesem Areal Unternehmen im Einklang mit den städtischen Zielvorgaben anzusiedeln.

Der Grunderwerb stellt damit eine vorausschauende, strategische Flächensicherung dar. Er schafft die Voraussetzungen, um sowohl verkehrsplanerische als auch gewerbliche Entwicklungen zukünftig flexibel gestalten zu können, ohne bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine abschließende Entscheidung hierüber und vor allem über mögliche Straßenverläufe treffen zu müssen.

Der beigefügte Plan gibt Auskunft über die benötigten nicht im Eigentum der Stadt Fürth stehenden Grundstücke.

Grundsätzlich sind alle betroffenen Grundstückseigentümer verkaufsbereit. Die konkreten Konditionen müssen noch verhandelt werden.

Bei einem Teil der genannten Flächen handelt es sich um Altlastenverdachtsflächen. Weitergehende Erkenntnisse können jedoch erst im Rahmen vertiefender Untersuchungen gewonnen werden, die eine entsprechende Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer voraussetzen.

Planungs-/Baurechtsschaffung

Wie oben ausgeführt, besteht über den Bebauungsplan Nr. 327 bereits eine planungsrechtliche Grundlage zur Realisierung einer Straßenverbindung als Verlängerung der Mainstraße zur Hinteren Straße. Aufgrund des hohen Alters des Bebauungsplanes und den veränderten Rahmenbedingungen sind folgende Schritte zunächst nötig:

1. Grundsatzbeschluss zur Herstellung der Straße (erfolgt nach vollständigem Grunderwerb der für die Straßenflächen benötigten Grundstücke)

2. Beschluss zur Abweichung vom Flächennutzungsplan (dieser sieht die Straßenverbindung nicht mehr vor), ggf. nachträgliche Änderung oder Berichtigung
3. Verkehrsgutachten zu Auswirkungen der Straßenverbindung und Klärung der Ausgestaltung von Anschluss-/Knotenpunkten inkl. Vorplanung (LPh 1 und 2)

Für diese Schritte ist ab vollständigem Grunderwerb ein Zeitfenster von einem Jahr und drei Monaten anzunehmen.

Zeitplanung gesamt

Die inhaltlichen Abhängigkeiten verlangen fast vollständig eine aufeinanderfolgende Aufgabenerledigung der folgenden Punkte, so dass sich in der Summe im Idealfall ohne unerwartete Ereignisse ca. 7,5 Jahre als Laufzeit bis zur Fertigstellung der Straße (ab vollständigem Grunderwerb) ergeben.

- a) Grundsatzbeschluss und Vorplanung (SpA) – ca. 1 Jahr und 3 Monate
- b) Entwässerung Hafengebiet (StEF):
 - Planung Entwässerung und Kanal – ca. 1 Jahr
 - Herstellung Entwässerung und Kanal (Voraussetzung für Straßenentwässerung) – ca. 3-4 Jahre
- c) Straßenbau (TfA) – nach Abschluss StEF-Maßnahmen:
 - Straßenplanung Verlängerung Mainstraße (Lph 3)– ca. 1 Jahr (parallel zu StEF-Maßnahmen möglich)
 - Herstellung Straße – ca. 1 – 1,5 Jahre

Entwässerungssituation Hafengebiet – Maßnahme und Zeitplan im Detail

Die Entwässerung des Hafengebiets wurde seinerzeit im Trennsystem errichtet. Zufließendes Regenwasser wird an den Dillesgraben weitergegeben und fließt ungedrosselt zum Farrnbach weiter. Um die Situation dem Stand der Technik anzupassen und die Entwässerung des Hafengebiets für geplante Erweiterungsflächen vorzubereiten, war ursprünglich vorgesehen, das anfallende Regenwasser zukünftig durch einen im Rosenstockweg verlegten Regenwasserkanal abzuleiten. Im Zuge des damaligen wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens gab es massive Einwände seitens der Anwohner gegen dieses Vorhaben. Bei einem Ortstermin am 17.08.2021 wurde den Einwendungsgebern zugesagt, dass „von StEF die Alternative über den Dillesgraben geprüft werde.“

Die aktuelle Vorplanung für diese Alternativtrasse sieht nun Folgendes vor:

Der Ablauf des Regenwassers soll zukünftig über ein neu zu errichtendes Regenklärbecken (RKB) und ein nachgeschaltetes Regenrückhaltebecken (RRB) am Rosenstockweg erfolgen, um den Farrnbach zu entlasten. Der anschließende Regenwasserkanal DN 1600 leitet das Regenwasser zur vorhandenen Einleitungsstelle zum Farrnbach ab.

Die Gesamtkosten des Projekts betragen gemäß Kostenschätzung 17.500.000,- €. Der Grundsatzbeschluss für diese Maßnahme erfolgte im Februar 2026.

Die Entwurfsplanung und die Planungsunterlagen für die wasserrechtliche Genehmigung werden 2026/2027 erstellt, sodass mit einer wasserrechtlichen Genehmigung im Jahr 2028 gerechnet wird. Nach Ausschreibung der Baumaßnahmen soll mit der baulichen Umsetzung im Jahr 2029 begonnen werden.

Die Umsetzung der Maßnahme ist in drei Bauabschnitten vorgesehen:

1. Bauabschnitt: Regenwasserkanal entlang Dillesgraben, Länge ca. 1.000m im Rohrvortrieb
2. Bauabschnitt: Pumpwerk / Regenklär- / Regenrückhaltebecken in Stahlbetonbauweise
3. Bauabschnitt: Auswechslung Druckleitung und Schmutzwasserkanal im Rosenstockweg

Mit der Fertigstellung dieser Maßnahmen wird nach derzeitiger Planung im Jahr 2032 gerechnet.

Herstellung der Brücke und der Straße – Maßnahmen und Zeitplan im Detail

Auf Basis des Vorplanungsbeschlusses werden in Verbindung mit der noch vorhandenen Nutzungsdauer für das Bauwerk Hafensbrücke sowie unter Berücksichtigung des derzeitigen Arbeitsprogramms des TfA (z.B. Erneuerung der Schwabacher Brücke, Abriss der Zirndorfer Brücke) die weiteren Planungsschritte erstellt.

Der Abbruch sowie der Neubau der Brücke an gleicher Stelle kann unabhängig von einer Betrachtung der beiden Kreuzungspunkte Hafensstraße/Rezatstraße und Rezatstraße/Mainstraße erfolgen und auch baulich unabhängig hiervon durchgeführt werden. Für diese möglichen Folgeprojekte müssten im Vorfeld voraussetzende Grundsatz- und Vorplanungsbeschlüsse erfolgen.

Gleiche Voraussetzungen treffen auf ein mögliches Projekt „Verbindungsstraße / Verlängerung Mainstraße zur Hinteren Straße“ ebenfalls zu. Als Nebenaspekt ist hier zudem die Integration der Erschließung eines neuen Recyclinghofes zu berücksichtigen.

Hafensbrücke

Der derzeitige Zeitrahmen sieht den Abbruch der Hafensbrücke in der Schifffahrtssperre des Q2/2028 vor, mit anschließendem Neubau der Brücke bis Ende 2029.

Verbindungsstraße / Verlängerung Mainstraße zur Hinteren Straße

Auf Basis von noch zu erbringenden Beschlusslagen (Vorplanung) beträgt der Zeitrahmen für die Fortführung der Straßenplanung (Entwurfsplanung, Projektgenehmigung mit Finanzierung, Ausführungsplanung) ca. 1 Jahr.

Die tatsächliche Baudurchführung ist jedoch erst nach den in diesem Gebietsbereich umfangreichen StEF-Maßnahmen möglich und damit ein Baubeginn vrstl. erst ab Q1/2033, mit einer Bauzeit für ca. 1 bis 1,5 Jahre (für Verbindungsstraße, einschl. Erschließungsstraßen des B-Planbereichs 327). Die hier betrachtete Zeitschiene ist als „Best-Case“-Szenario zu bewerten.

Brückenneubau Mittelvarianten

Wie einleitend geschildert, wurde im BWA am 02.05.2024 ein Ersatzneubau der Hafensbrücke am heutigen Standort beschlossen. Laut dieser Beschlussvorlage unterliegen in der Gesamt abwägung die Varianten „keine Hafensbrücke“ und etwaige „Mittelbrücken“ der Variante „Neubau am Bestandsstandort“ deutlich.

Darüber hinaus scheidet eine nördliche Mittelvariante schon deswegen aus, da die Erwerbsverhandlungen für dafür benötigte Grundstücke endgültig gescheitert sind.

Der Grunderwerb für die beiden vorgeschlagenen Mittelvarianten wird daher nicht weiterbetrieben.

Finanzierung:

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

Prüfung der Klimarelevanz:

<input checked="" 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 type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung: <input type="text"/>				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen): <input type="text"/>				

Beteiligungen

Auftrag:	Käm beteiligt	an Liegenschaftsamt von	18.02.2026
Ergebnis:	Kenntnis genommen	Röhrs, Bernhard, Dr.	19.02.2026

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Liegenschaftsamt**

Fürth, 18.02.2026

gez. Müller

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Liegenschaftsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Wirtschafts- und Grundstücksausschuss am 09.03.2026

Protokollnotiz:

Herr Wirtschaftsreferent Müller betont die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft, die im Zusammenhang mit den 7,5 Jahren Bauzeit der Umgehungsstraße entstehen würden.

Herr Stadtrat Riedel fragt, warum Edeka damals zur Baugenehmigung keine Auflagen erteilt worden sind.

Herr Berthold, Leiter des Liegenschaftsamts, berichtet, dass im damaligen Baugenehmigungsverfahren der seit den 1970er Jahren bestehende Bebauungsplan, aus nicht bekannten Gründen, nicht berücksichtigt wurde. Zu der langen Bauzeit von 7,5 Jahren kann aktuell nichts gesagt werden, es muss auf Rückmeldung des Baureferats gewartet werden. Dennoch sollen die Grundstücke angekauft werden, um den Handlungsspielraum offen zu lassen. Herr Stadtrat Ammon regt als Alternative die Variante durch den Golfpark an, in welcher ein Großteil des Schwerverkehrs (z.B. Fa. Nordfrost und Mercedes) umgeleitet werden könnte.

Das Gremium ist sich einig, den TOP 8 und TOP 8.1 in einer gemeinsamen Sitzung mit dem Bauausschuss zu behandeln und vorerst noch keinen Grundsatzschluss zu fassen.

Beschluss:

Beschluss: Vorlage verwiesen in anderes Gremium

Ergebnis aus der Sitzung: Wirtschafts- und Grundstücksausschuss am 18.05.2026

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 18.05.2026

Protokollnotiz:

Beschluss:

Beschluss: