stadt Fürth

Beschlussvorlage

SpA/1372/2026

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	11.11.2026	öffentlich - Beschluss

Verkehrskonzept Zirndorfer Brücke - Varianten mit und ohne Ersatzneubau

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	

Anlagen:
Anlage 1: Verkehrserhebungen und Variantenuntersuchung Zirndorfer Brücke
Anlage 2: Klimaprüfung

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Variante im Rahmen des Verkehrskonzepts Zirndorfer Brücke weiter zu verfolgen:

a) Variante 1: Ersatzloser Entfall der Zirndorfer Brücke mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

b) Variante 2: Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

c) Variante 3: Neubau als Kombi-Lösung für ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

d) Variante 4: Brückenneubau für alle Verkehrsarten mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

Sachverhalt:

I. Ausgangslage

Die Zirndorfer Brücke ist aufgrund ihres baulichen Zustandes seit Ende 2025 für den motorisierten Verkehr komplett gesperrt.

Seitdem laufen sowohl die Planungen für den Rückbau als auch konzeptionelle Untersuchungen für mögliche Varianten eines Neubaus bzw. Entfalls der Brücke.

Hierbei wurde geprüft, welche Möglichkeiten bestehen, die Zirndorfer Brücke entweder neu zu errichten, mit einem reduzierten Fahrbahnquerschnitt neu zu errichten oder auf einen Neubau komplett zu verzichten. Berücksichtigt wurde dabei auch der Umstand, dass mit einem Neubau der Brücke wie im Bestand mit Kosten von ca. 40 Mio. € (Preisstand 2026) zu rechnen ist und dafür nur geringe Fördersummen abgerufen werden können. Folgende Kriterien waren dabei maßgebend:

- Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Umfeld der Zirndorfer Brücke
- Wirtschaftlichkeit
- Weitmöglichster Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen
- Aufrechterhaltung des Wirtschaftsverkehrs
- Städtische Klimaschutzziele und Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes

II. Hinweis zum Rückbau der Zirndorfer Brücke

Die aufwendigen Planungen für den Rückbau der Zirndorfer Brücke (Lage über Main-Donau-Kanal, Abtransport und Entsorgung des Bauschutts) mit einer Gesamtbauzeit von ca. zehn Monaten laufen derzeit (vgl. TfA/0577/2026), so dass die Maßnahme in 2027 erfolgen kann. Der Rückbau ist unabhängig von den darauf aufbauenden Maßnahmen für einen möglichen Ersatzneubau und wird aus Verkehrssicherheitsgründen in jedem Fall erfolgen.

Die Rampen von der Südwestangente Richtung nördliche Zirndorfer Straße und die Rampen von der nördlichen Zirndorfer Straße werden nicht abgebrochen und bleiben bei allen nachfolgend vorgestellten Varianten bestehen.

III. Variantenuntersuchung

Verkehrserhebungen vor und nach Sperrung der Brücke

Die aktuelle Sperrung der Brücke ermöglicht einen Vorher-Nachher-Vergleich der Verkehrsströme im umliegenden Straßennetz. Auf dieser Basis konnte festgestellt werden, an welche Stellen sich Verkehre erhöhen bzw. reduzieren. Darüber hinaus wurde berechnet, an welchen Knotenpunkten mit der Sperrung der Brücke Leistungsfähigkeitsdefizite entstanden sind.

Insgesamt ist aus verkehrlicher Perspektive festzustellen, dass sich die Situation nach nunmehr einjähriger Sperrung der Brücke aus verkehrlicher Sicht weitestgehend eingependelt hat. Lediglich an den Knotenpunkten nordwestlich der Zirndorfer Brücke (Am Europakanal/Forsthausbrücke sowie Lichtsignalanlagen im Verlauf der Graf-Stauffenberg-Brücke) sind in den Spitzenstunden Überlastungen der Leistungsfähigkeiten festzustellen (vgl. Anlage 1).

Varianten mit und ohne Ersatzneubau

Auf Grundlage der guten Vergleichsmöglichkeiten durch die Brückensperrung und der guten Datenlage an Verkehrserhebungen konnte die bestehende verkehrliche Situation im Umfeld der Zirndorfer Brücke detailliert analysiert werden. Darauf aufbauend wurde verkehrsplanerisch geprüft, welche Auswirkungen sich durch die nachfolgend vorgestellten Varianten für den Ersatzneubau der Brücke auf das Verkehrsgeschehen ergeben und welche Maßnahmen für deren Umsetzung mit dem Ziel der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit im Straßennetz getroffen werden müssten.

Die untersuchten Varianten werden nachfolgend vorgestellt. Eine vertiefte Darstellung der Varianten mit den jeweils zugehörigen Maßnahmen kann Anlage 1 entnommen werden. Die angegebenen Kosten beziehen sich auf den Preisstand 2026.

Variante 1: *Ersatzloser Entfall der Zirndorfer Brücke mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz*

Die Herstellung eines leistungsfähigen Verkehrssystems im Straßennetz im Umfeld der Zirndorfer Brücke ist mit folgenden Ersatzmaßnahmen an den benachbarten Knotenpunkten möglich:

- Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Forsthausstraße / Am Europakanal
- Technikerneuerung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen im Verlauf der Graf-Staufenberg-Brücke an den Knotenpunkten Heilstättenstraße / Am Europakanal, Breslauer Straße / Südwesttangente, Breslauer Straße / Kurt-Scherzer Straße
- Vollsignalisierung am Knotenpunkt Breslauer Straße / Unterfürberger Straße (aktuell besteht nur eine Teilsignalisierung mit Busschleuse in die Unterfürberger Straße

Die Kostenschätzung beläuft sich für alle geschilderten Maßnahmen auf 1,1 Mio. €.

Es handelt sich bei der Lösung um eine vergleichsweise kostengünstige Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit ohne Zirndorfer Brücke im Straßennetz dauerhaft herzustellen. Für die Bevölkerung im Umfeld der Zirndorfer Straße (nördlich Südwesttangente) entsteht eine Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Die Variante 1 bedingt jedoch, dass der ÖPNV die aktuellen Umleitungsstrecken aufgrund der gesperrten Zirndorfer Brücke dauerhaft nutzen muss und es zu längeren Fahrzeiten kommt. Auch für den Fuß- und Radverkehr entstehen Umwege über den Eschenausteg und den Kellerweg.

Variante 2: *Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz*

Bei Variante 2 müssen dieselben Ersatzmaßnahmen wie bei Variante 1 für den motorisierten Verkehr getroffen werden.

Bei dieser Variante entsteht gleichzeitig ein leistungsfähiges Straßennetz sowie eine attraktive und umwegfreie Routenführung für den Rad- und Fußverkehr. Für die Bevölkerung im Umfeld der Zirndorfer Straße (nördlich Südwesttangente) ergibt sich wie bei Variante 1 eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Der Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke an der Stelle der aktuellen Zirndorfer Brücke erfüllt viele Ziele des Mobilitätsplans und des Klimaschutzkonzepts, da damit eine Verbesserung des emissionsfreien Rad- und Fußverkehrs erfolgt. Hinzu kommen hohe zu erwartende Fördersummen der geschätzten Kosten von ca. 6,5 Mio. € (5,4 Mio. € für die Brücke und 1,1 Mio. € für die Ersatzmaßnahmen) zwischen 3,0 und 3,5 Mio. €.

Variante 3: *Neubau als Kombi-Lösung für ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz*

Auch bei dieser Variante müssen dieselben Ersatzmaßnahmen wie bei den Varianten 1 und 2 für den motorisierten Verkehr getroffen werden. Verkehrsrechtlich kann die Brücke als Umweltspur ausgewiesen werden. Die Brückenbreite beläuft sich auf ca. 9 m inkl. Gehwege. Die Kosten werden inkl. Ersatzmaßnahmen auf 10 Mio. € geschätzt (8,9 Mio. € für die Brücke und 1,1 Mio. € für die Ersatzmaßnahmen). Die voraussichtliche Höhe der Förderung beträgt zwischen 4,9 und 5,8 Mio. €. Damit entsteht wie bei der Variante 2 gleichzeitig ein leistungsfähiges Straßennetz sowie eine attraktive und umwegfreie Routenführung für den Rad- und Fußverkehr und den ÖPNV. Für die Bevölkerung im Umfeld der Zirndorfer Straße (nördlich Südwesttangente) ergibt sich wie bei den Varianten 1 und 2 eine Entlastung vom Durchgangsverkehr. Auch die Variante 3 erfüllt viele Ziele des Mobilitätsplans und des Klimaschutzkonzepts, da damit wie beschrieben eine Verbesserung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes erfolgt.

Ergänzender Hinweis zu Variante 3: Diese Variante - in der Präsentation Variante 3a - könnte vorbehaltlich der statischen Machbarkeit ergänzt werden mit einseitigen Rampenanschlüssen an die Südwesttangente in Richtung Osten. Damit besteht die Möglichkeit für die Busse, in

Richtung Schwabacher Straße auf die Südwesttangente zu fahren. Die Variante ist allerdings statisch sehr komplex umsetzbar und sollte aus Sicht der Verwaltung aufgrund der dann geometrisch ungünstigen Ausgestaltung der Konstruktion und den damit einhergehenden Bauwerkszwängen und des erhöhten Unterhaltsaufwands nicht weiterverfolgt werden. Sollte der Bedarf dennoch gesehen werden, dass diese Lösung weiterverfolgt wird, sind zunächst weitere statische Untersuchungen erforderlich. Sollte dies nicht weiterverfolgt werden, ist eine Führung der Busse über die Fuchsstraße in Richtung Schwabacher Straße möglich.

Variante 4: *Brückenneubau für alle Verkehrsarten mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz*

Die Zirndorfer Brücke wird bei Variante 4 für alle Verkehrsarten neu gebaut. Auf die Rampenanschlüsse zur Südwesttangente wird verzichtet. Dadurch sind keine Lichtsignalanlagen notwendig und die Brücke wird deutlich schmaler als die bis zum Rückbau bestehende (ca. 13m vs. 28m). Auf beiden Seiten ist ein Fuß- und Radweg vorgesehen. Die in beiden o. g. Varianten aufgeführten Ersatzmaßnahmen sind auch bei dieser Variante erforderlich.

Was die Entwicklung der Verkehrsmengen angeht, stellte sich in der verkehrlichen Analyse die Frage einer möglichen Mehrbelastung der nördlichen Zirndorfer Straße aufgrund des Wegfalls der Rampen. Hierzu wurde ein Verkehrsprognose gerechnet, die eine geringen Zunahme des Verkehrs im Vergleich zum Zeitpunkt der noch geöffneten Zirndorfer Brücke ergibt (< 1.200 Kfz/d, geschätztes Verkehrsaufkommen in der Zirndorfer Straße insgesamt: 8.400 Kfz/d).

Die Kosten für diese Variante werden zzgl. Ersatzmaßnahmen auf 13,4 Mio. € geschätzt (12,3 Mio. für den Brückenneubau). Die Förderquote ist im Vergleich zu den Varianten 2 und 3 mit 1,6 bis 1,9 Mio. € vergleichsweise gering, da nur die Maßnahmen für den Rad- und Fußwegebau auf der Brücke anteilig gefördert werden.

Variante 5: *Brückenneubau mit Führungsform analog zur Höfener Spange*

In der Variantenuntersuchung wurde zunächst auch ein Brückenneubau mit einer Anschlusslösung analog zur Höfener Spange an die Südwesttangente geprüft. Diese ist jedoch aus Platzgründen am Standort der Zirndorfer Brücke nicht umsetzbar und muss daher verworfen werden.

Variante 6*: Brückenneubau aufbauend auf der bestehenden Zirndorfer Brücke*

Als letzte Variante wurde ein Bestandsneubau der Brücke mit Rad- und Fußverkehrsanlagen untersucht. Bedingt durch die Wiederherstellung der Rampen zur Südwesttangente muss – wie im Bestand – die Signalisierung wiederhergestellt werden. Aufgrund der Abbiegespuren entsteht eine Brückenbreite von ca. 28 m ohne Brückenkappen. Die Kostenschätzung beläuft sich auf ca. 40 Mio. € mit vergleichsweise geringer Förderquote von 1,6 bis 1,9 Mio. €. Im Vergleich zu den weiteren vorgestellten Varianten sind die Kosten überproportional hoch. Mit Blick auf die möglichen Ersatzmaßnahmen der weiteren Varianten ist die verkehrliche Notwendigkeit des Ersatzneubaus nicht gegeben. Die Variante wird daher verworfen.

IV. Weiteres Vorgehen

Die verwaltungsseitig vorgestellten Varianten stellen bewusst eine große Bandbreite an Möglichkeiten für einen Ersatzneubau oder Entfall der Zirndorfer Brücke dar - mit einer hohen Kostendifferenz zwischen den Varianten 1 und 6. Aus platztechnischen bzw. wirtschaftlichen Gründen werden die Varianten 5 und 6 nicht in den Beschlussvorschlag aufgenommen.

Nach erfolgtem Beschluss der Vorzugsvariante wird die Verwaltung diese weiter konkretisieren und die entsprechenden planerischen Maßnahmen ergreifen. Die entsprechenden planerischen Lösungen werden dann dem Ausschuss erneut zum Beschluss vorgelegt.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgelasten	
[X] nein [ ] ja Gesamtkosten	€	[ ] nein [ ] ja	€
Veranschlagung im Haushalt			
[ ] nein [ ] ja Hst.	Budget-Nr.	im [ ] Vwhh [ ] Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Prüfung der Klimarelevanz:

[ ]	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
[ ] -- Stark negative Klimawirkung	[ ] - Negative Klima-wirkung	[ ] 0 Keine oder ge-ringe Klimawir-kung	[ ] + Positive Klima-wirkung	[ ] ++ Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Beteiligungen

II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung

III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 07.10.2026

gez. Lippert

Unterschrift der Referentin bzw. des Referenten

Stadtplanungsamt

Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:

Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 11.11.2026

Protokollnotiz:

Der Oberbürgermeister Dr. Jung erläutert, dass seiner Meinung nach unabhängig von der gewählten Variante mit höheren Zuschüssen gerechnet werden könne. Die Fördermöglichkeiten durch Bund und Land sollen nochmals geprüft werden. Er spricht sich klar für Variante 4 aus.

Zudem teilt Herr Oberbürgermeister Dr. Jung mit, dass der Landkreis Unterstützung anbietet, verfügt jedoch über keine eigenen finanziellen Mittel für das Vorhaben.

Die Fraktion Bündnis/90 Grüne sehen nicht zwingend die Variante 4 als notwendig an. Sie möchten insbesondere den Fuß- und Radverkehr stärken und sprechen sich daher für Variante 1 bis 3 aus.

Die CSU-Fraktion spricht sich für den unbedingten Bau einer Brücke aus. Hinzukommt, dass eine Brücke ohne funktionsfähige Zuwege zur Südwesttangente verkehrlich kaum sinnvoll wäre. Daher regen sie an eine Variante 4a Brückenneubau für alle Verkehrsarten, ergänzt um eine Rampe von Landkreis kommend mit Auffahrt in Richtung Nürnberg sowie Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz in die Abstimmung mit aufzunehmen. Die Stadtbaurätin Frau Lippert teilt mit, dass es sich um ein komplettes Brückensystem handelt. Daher müsse das gesamte Brückensystem inklusive Rampen abgebrochen werden. Ein entsprechender Prüfauftrag für die Variante 4 -Variante 4a mit einer Rampe- wird voraussichtlich viel Zeit und Finanzmittel in Anspruch nehmen.
Der Vorsitzende nimmt Variante 4a mit in die Abstimmung auf.

Die SPD-Fraktion verweist auf Aussagen der Anwohner, wonach es insbesondere zu Stoßzeiten zu einem Verkehrschaos kommt. Der Verkehr soll aus Dambach beziehungsweise dem Wasserschutzgebiet herausgehalten werden. Gleichzeitig soll die Wegverbindung in die Stadt erhalten bleiben. Daher plädiert die Mehrheit der SPD-Fraktion für Variante 4, wobei es auch Stimmen für Variante 1, also dem ersatzlosen Wegfall der Brücke in der SPD-Fraktion gibt.

Aus Sicht der Fraktion Die Linke sind die Rampen in Richtung Nürnberg aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten kritisch zu bewerten.

Die Tierschutzpartei hinterfragt den Zeitplan mit Blick auf die Sanierung Brücke Schwabacher Straße. Der Leiter des Tiefbauamtes Herr Kucera nennt als möglichen Baubeginn für die Sanierung Brücke Schwabacher Straße den Herbst 2027.

Der Oberbürgermeister Dr. Jung lässt über die Varianten getrennt abstimmen:

a) Variante 1: Ersatzloser Entfall der Zirndorfer Brücke mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:10)-

b) Variante 2: Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:12)-

c) Variante 3: Neubau als Kombi-Lösung für ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:11)-

d) Variante 4: Brückenneubau für alle Verkehrsarten mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich angenommen (8:6)-

e) Variante 4a: Brückenneubau für alle Verkehrsarten, ergänzt um eine Rampe von Landkreis kommend Auffahrt in Richtung Nürnberg sowie Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:11)-

f) Variante 5: „Höfener Spange“

-keine Abstimmung erfolgt-

g) Variante 6: Kompletter Neubau

-mehrheitlich abgelehnt (1:13)-

Beschluss:
Die Verwaltung wird beauftragt, folgende Variante im Rahmen des Verkehrskonzepts Zirndorfer Brücke weiter zu verfolgen:

e) Variante 1: Ersatzloser Entfall der Zirndorfer Brücke mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:10)-

f) Variante 2: Neubau einer Rad- und Fußwegebrücke mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:12)-

g) Variante 3: Neubau als Kombi-Lösung für ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:11)-

h) Variante 4: Brückenneubau für alle Verkehrsarten mit Wegfall der Rampen zur Südwesttangente (außer Rampen von/auf Zirndorfer Straße nördlich der Südwesttangente) mit Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich angenommen (8:6)-

i) Variante 4a: Brückenneubau für alle Verkehrsarten, ergänzt um eine Rampe von Landkreis kommend Auffahrt in Richtung Nürnberg sowie Ersatzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz

-mehrheitlich abgelehnt (3:11)-

j) Variante 5: „Höfener Spange“

-keine Abstimmung erfolgt-

k) Variante 6: Kompletter Neubau

-mehrheitlich abgelehnt (1:13)-

Beschluss: getrennte Abstimmung