

THEMA: MARODE BRÜCKEN

Die Fürther GRÜNEN-Fraktion setzt sich für eine Alternative zum Ersatzneubau der Hafенbrücke an gleicher Stelle ein. Der Vorteil des GRÜNEN-Vorschlags: eine ununterbrochene Verkehrsführung über den Kanal statt einer Vollsperrung über mindestens 3-4 Jahre . Das ursprüngliche Gegenargument der Verwaltung – Mehrkosten für Barrierefreiheit - hat sich nach weiteren Recherchen erledigt.

Verglichen mit anderen Städten hat die Stadt Fürth sehr viele Straßenbrücken, einige davon in naher oder absehbarer Zukunft sanierungsbedürftig. Drei dieser Brücken führen innerhalb einer Strecke von 1,5 Kilometern über den Kanal: die Brücke der B8/Würzburger Straße, die sanierungsbedürftige Farrnbacherbrücke und die zu erneuernde Hafенbrücke.

Die bisher veranschlagten Kosten für den Abriss und Neubau der Hafенbrücke inklusive aller sich aus den aktuellen Planungen ergebenden Umbauten von Hafенstraße und Mainstraße, einem notwendigen kompletten Straßenumbau der Rezatstraße (zwischen diesen beiden Straßen) sowie dem Bau von zwei Kreisverkehren beläuft sich insgesamt auf aktuell 25,5 Mio. Euro.

Denn während oft nur die reinen Kosten für den Neubau der Hafенbrücke in Höhe von 15,5 Mio. Euro genannt werden, müssen jedoch auch weitere 10 Mio Euro mitgerechnet werden, die sich nach aktueller Planung u.a. zwingend durch den neuen Zwei-Richtungs- Radweg auf der Südseite der Hafенbrücke ergeben. Kann man den Radweg auf der Brücke nicht einfach weglassen und damit die Kosten senken? Nein, denn Voraussetzung für den Erhalt von Fördermitteln für den Brückenneubau ist unter anderem die Einrichtung eines Radwegs – allerdings nicht zwingend der Bau eines Zwei-Richtungs-Radwegs. Wenn diese zusätzlichen Baumaßnahmen - die sich ausschließlich durch die Festlegung auf einen Zwei-Richtungs-Radweg ergeben - nicht zeitgleich mit dem Brückenneubau stattfinden, kommt es zwangsläufig nach der ca. dreijährigen Sperrung für die Fertigstellung der eigentlichen Brückenbaumaßnahme zu einer erneuten Sperrung dieser Verkehrsachse für ca. ein weiteres Jahr.

Diese Vollsperrung hätte gravierende negative Auswirkungen: Ersten käme es durch notwendige Umleitungen mit einem hohen LKW-Anteil durch Wohngebiete zu großen Belastungen für viele Fürther Bürger*innen. Zweitens hätten die Unternehmen im Gewerbegebiet damit zu kämpfen, dass sie von der Südwesttangente und somit auch der Autobahn abgetrennt sind. Deshalb befürwortet auch der Wirtschaftsbeirat der Stadt Fürth die Variante, für deren Prüfung sich die GRÜNEN-Stadträt*innen einsetzen:

Statt der aktuellen Planungen, die Hafенbrücke abzureißen und an gleicher Stelle neu zu errichten, könnte zwischen bisheriger Hafенbrücke und Farrnbacher Brücke eine neue Brücke errichtet werden. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- 1. Man könnte zunächst die neue „Mittlere Hafенbrücke“ bauen und die bisherige Hafенbrücke erst im Anschluss abreißen. So wird das Gewerbegebiet nicht (wie beim Ersatzneubau an gleicher Stelle) jahrelang verkehrstechnisch abgeschnitten, sondern bleibt durchgängig erreichbar (inklusive Autobahnanbindung).**
- 2. Da die Sanierung der Farrnbacherbrücke diese Brücke für weitere 20-25 Jahre nutzbar machen wird, könnte man beobachten, wie sich während dieser Zeitspanne die Verkehrsströme entwickeln (Stichwort Reduzierung des Individualverkehrs) und dann zu gegebener Zeit - in 25-30 Jahren - eventuell sogar diese Brücke komplett einsparen – mitsamt dem teuren Unterhalt und regelmäßigen weiteren Sanierungskosten.**

Ursprünglich hatte die Verwaltung befürchtet, dass die Herstellung der Barrierefreiheit auf der vorgeschlagenen neuen Mittelbrücke den Bau enorm verteuern würde. Dieses Gegenargument hat sich nach weiteren Recherchen als hinfällig erwiesen. Es hat sich sogar herausgestellt, dass die vorgeschlagene Lösung einer "Mittelbrücke" BARRIEREÄRMER wäre als die Hafенbrücke an ihrem derzeitigen Standort. Der ursprünglich angenommene gravierende Kostenunterschied zwischen den beiden Varianten existiert also nicht. Auch baurechtlich erscheint die

THEMA: MARODE BRÜCKEN

"Mittelbrücke" möglich, da Teile der Anbindung auf der Westseite des Rhein-Main-Donau-Kanals bereits Bestandteil eines rechtsverbindlichen Bebauungsplans ist.

Bisher stellt die Verwaltung allerdings die unter den ursprünglichen Annahmen getroffene Entscheidung nicht in Frage und plant weiterhin ausschließlich einen Ersatzneubau an der gleichen Stelle.

Daher stellen die GRÜNEN-Stadträt*innen zu den Haushaltsberatungen noch einmal den Antrag, BEIDE Optionen zu prüfen und ergebnisoffen zu vergleichen.

Schon der Unterhalt für so viele Brücken ist sehr teuer und eine „grundhafte Sanierung“ oder ein Neubau sind Multi-Millionenprojekte, für die in Zeiten knapper Kassen und Schuldenbremsen immer weniger Geld da ist. Ebenso knapp sind die Personalkapazitäten bei Planung und Projektsteuerung.

Umso wichtiger ist es, dass die Stadt Fürth kluge und zukunftssträchtige Entscheidungen über Sanierung/Neubau/Abriss trifft. Bei einem millionenschweren Projekt wie einem Brückenbau muss man um die beste Lösung ringen. Nur so ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Steuergeldern gewährleistet.

Es kann nicht sein, dass die Verwaltung intern erstellte Planungen vorlegt, die ohne sonst übliches Instruktionsverfahren und Beteiligung von Interessensgruppen entstanden sind und sich dann auf den Standpunkt stellt „Wir haben das jetzt aber anders geplant.“ In den Unterlagen zu den Haushaltsberatungen bestätigt die Verwaltung noch einmal, dass es bislang außer dem Grundsatzbeschluss keine weiteren verbindlichen Planungen gibt. Es ist also absolut sinnvoll, die Variante der Mittelbrücke ergebnisoffen zu prüfen.



Kurz und Knapp: Worum geht's?

GRÜNEN-Idee: neue „Mittlere Hafenbrücke“: 2 Fliegen mit einer Klappe!

Fürth hat viele Brücken, drei innerhalb von 1,5 km über den Kanal: Hafenbrücke (muss ersetzt werden), Farrnbacher Brücke (sanierungsbedürftig) und die Brücke der B8/Würzburger Straße

Ursprünglicher Plan der Verwaltung: Abriss der Hafenbrücke und Ersatzneubau an gleicher Stelle.
(-> Mindestens 3 Jahre Vollsperrung!)

Vorschlag der GRÜNEN-Fraktion: zuerst Neubau „Mittlere Hafenbrücke“ ein Stück weiter südlich Richtung Farrnbacher Brücke, erst im Anschluss daran Abriss der jetzigen Hafenbrücke.

Vorteile: 1. Keine Umleitung während der kompletten Bauzeit
2. Option auf Abriss und Einsparung eines Ersatzneubaus der Farrnbacher Brücke zu gegebener Zeit(>25 Jahre).

Ursprüngliches Gegenargument der Verwaltung: nötige Barrierefreiheit verteuert angeblich Neubau am vorgeschlagenen Standort der „Mittleren Hafenbrücke“. Inzwischen klar: neuer Standort ist sogar barriereärmer als der bisherige Standort - ohne jegliche Zusatzkosten!

Antrag zu den Haushaltsberatungen: Verwaltung soll neuen Standort ergebnisoffen prüfen!