

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2014 bis 2017.

## **I. Vorbemerkungen..... 2**

|                                                                                        |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Allgemeine Themen.....</b>                                                       | <b>2</b>  |
| 1.1. Umstufungskonzept Veitsbronn und Ausbau Nürnberger Straße .....                   | 2         |
| 1.2. Abstufung der FÜ 21 Obermichelbach – Landkreisgrenze .....                        | 5         |
| 1.3. Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....                                           | 6         |
| 1.4. Anfrage zu „Maßnahmen, um Geschwindigkeiten an Ortseingängen zu reduzieren“ ..... | 7         |
| 1.5. Generelle Anmerkung zu den Schätzkosten .....                                     | 8         |
| <b>2. Infos zu laufenden Maßnahmen 2013.....</b>                                       | <b>10</b> |
| 2.1. FÜ 11 Ausbau der OD Burggrafenhof (2013) .....                                    | 10        |
| 2.2. FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf (BA 2) .....                                       | 11        |
| 2.3. FÜ 7 / NEA 8 G+R Puschendorf – Landkreisgrenze – Pirkach (LK NEA).....            | 13        |
| 2.4. FÜ 22 Bankettsanierung Raitersaich –Clarsbach (2013) .....                        | 14        |
| 2.5. St 2245 Biberttalradweg und Brücke über die Bibert (2013) .....                   | 14        |
| <b>3. Deckenbaumaßnahme 2013.....</b>                                                  | <b>16</b> |
| 3.1. FÜ 22 Deckenbau Clarsbacher Straße in Roßtal .....                                | 16        |

## **II. Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2014 – 2017 ..... 18**

|                                                                                                            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Neu- und Ausbau Straßen und Brücken (zuwendungsfähig) .....</b>                                      | <b>18</b> |
| 1.1. FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2014) .....                                           | 18        |
| 1.2. FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf (BA 3: 2014) .....                                                     | 20        |
| 1.3. FÜ 9 Ausbau der OD Oberndorf/Kirchfarnbach (2014) .....                                               | 21        |
| 1.4. FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2014) und Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2015).....       | 23        |
| 1.5. FÜ 7 Umbau der Kreuzung GVS Tuchenbach – Retzelfembach (2015).....                                    | 25        |
| 1.6. FÜ 7 / FÜ 17 Kreisverkehrsplatz Bernbach in Veitsbronn (2016) .....                                   | 27        |
| 1.7. FÜ 22 Ausbau Weikersdorf – Anwandern (2016).....                                                      | 29        |
| 1.8. FÜ 11 Beseitigung von 3 Bahnübergängen und Neubau einer Kreisstraße in Langenzenn (2016/2017 ?) ..... | 35        |
| 1.9. FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2017) .....                            | 37        |
| <b>2. Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....</b>                                             | <b>40</b> |
| 2.1. FÜ 19, Bankettsanierung Deberndorf – Cadolzburg (2014) .....                                          | 40        |
| <b>3. Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....</b>                                          | <b>41</b> |
| 3.1. FÜ 6 Instandsetzung Geh- und Radwegebrücke bei Oberasbach (2014) .....                                | 41        |
| 3.2. FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015 –neu) .....                                       | 42        |
| 3.3. FÜ 6 Sanierung der Unterbauten Brücke über die Jahnstraße (2016-neu) .....                            | 43        |
| <b>4. Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....</b>                                          | <b>44</b> |
| 4.1. FÜ 19 G+R Wachendorf – Banderbach (2014-2015).....                                                    | 44        |
| 4.2. FÜ 2 G+R Schwadernmühle – Seckendorf – alte B 8 (– Raindorf) (2015/2016) .....                        | 46        |

# I. Vorbemerkungen

## 1. Allgemeine Themen

### 1.1. Umstufungskonzept Veitsbronn und Ausbau Nürnberger Straße



Abb.: Aktuelles Umstufungskonzept (Umstufungsziel: 01.01.2014)

Die Gemeinde Veitsbronn beantragte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ortskern durchzuführen. Diese Maßnahmen können im Kreisstraßennetz nicht umgesetzt werden. Daher wurde eine Abstufung von verschiedenen Kreisstraßenabschnitten (siehe Abbildung) in Erwägung gezogen. Da bei einer Abstufung gem. BayStrWG der Ausbau- und Unterhaltungszustand der zukünftigen Straßenklassen (hier: Ortsstraße) zu erfüllen ist, wurden im Rahmen einer gemeinsamen Begehung die zu beseitigenden Mängel festgehalten. Der Ausbauzustand ist für eine Ortsstraße ausreichend. Ein richtliniengemäßer Straßenaufbau liegt teilweise nicht vor. Dieser ist bei einer Abstufung auch nicht zu gewährleisten, da gem. Regelungen der RStO die bisherige Erfahrung zeigte, dass keine über den üblichen Rahmen hinausgehenden Schäden aufgetreten sind. Demzufolge ist lediglich ein angemessener Unterhaltungszustand zu übergeben.

Der Gemeinde wurde ein Umstufungskonzept in 3 Schritten vorgestellt:

- Sofort mögliche Abstufung des Ortskerns
- Umstufung nach Herstellung des BA I der Umgehung Veitsbronn  
BA 1: FÜ 17 bei Bernbach bis FÜ 17 bei Kagenhof entlang der Bahnlinie Nürnberg - Würzburg (südliche Umgehungsstraße Veitsbronn)
- Umstufung nach Herstellung des BA 2 der Umgehung Veitsbronn  
BA 2: FÜ 17 bei Kagenhof bis FÜ 7 nordwestlich von Veitsbronn Richtung Puschengdorf (westliche Umgehungsstraße Veitsbronn)

Am 15.02.2012 hat das Staatliche Bauamt der Gemeinde Veitsbronn die Umstufungsvereinbarung zugesandt. Die Gemeinde befürwortete in der Besprechung am 28.02.2012 das vorgestellte Umstufungskonzept, machte ihre Zustimmung aber von einer Aufnahme in ein städtebauliches Förderprogramm abhängig.

Der Gemeinderat hat am 19.07.2012 die aufgrund der geänderten Kreisstraßenführung erforderliche Neufassung des Feststellungsbeschlusses zum städtebaulichen Rahmenplan beschlossen. Mit Schreiben vom 25.07.2012 hat die Gemeinde das Staatliche Bauamt darüber informiert, dass eine Gegenzeichnung zur Umstufungsvereinbarung nur dann erfolge, wenn der Landkreis seine Bereitschaft zum Bau der westlichen Umgehungsstraße (BA 2) erklären würde. Die westliche Umgehungsstraße ist der 2. BA zur seit längerem bekannten „Südumgehung“ Veitsbronn (BA 1). Für den BA 1 hat die Gemeinde die Übernahme einer Sonderbaulast (Bau und Finanzierung durch Gemeinde, anschließend Übergang der Bau- und Unterhaltslast auf den Landkreis) zugesagt. Hinsichtlich des BA 2 hat der Landkreis eine Aufnahme ins eigene Bauprogramm aufgrund seines bereits ausreichenden Kreisstraßennetzes abgelehnt. Der Landkreis hat der Gemeinde auch bereits mitgeteilt, dass er der Forderung nach einer Verquickung dieser Maßnahmen nicht nachkommt. Der Landkreis hat damals der Gemeinde die Durchführung einer Machbarkeitsstudie empfohlen, da aufgrund der Trassierung durch ein FFH-Gebiet doch erhebliche Zweifel an deren Realisierbarkeit bestehen.

Vor vollzogener Umstufung können aber keine städtebaulichen Maßnahmen (z.B. Umgestaltung des Knotenpunktes bei der Einmündung der Obermichelbacher Straße in die Tuchenbacher Straße) durchgeführt werden können. Nachdem der Abschluss der Umstufungsvereinbarung aufgrund der Haltung der Gemeinde seither nicht vorangekommen ist, haben sich seit der letzten Fortschreibung des Bauprogramms keine Fortschritte ergeben. Insofern wird auf die damalige Beschlussfassung verwiesen.

#### Neuer Sachverhalt:

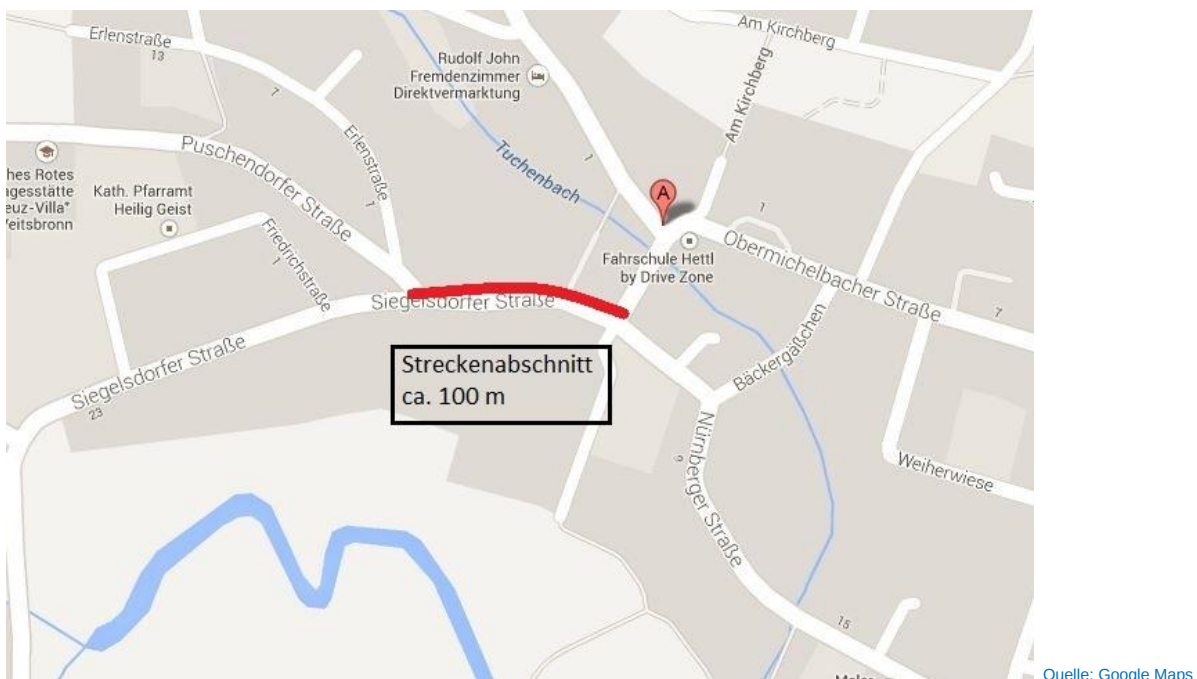
Die Nürnberger Straße im Zuge der Kreisstraße FÜ 7 ist dringend sanierungsbedürftig, hier war ursprünglich ein umfangreicher Deckenbau vorgesehen. Der gemeindliche Kanalbau an dieser Stelle und auch weitere Bohrkernuntersuchungen in der Nürnberger Straße haben gezeigt, dass der Unterbau unzureichend ist. Ein einfacher Deckenbau reicht nicht aus, da die Aufbaustärke zu gering ist. Aufgrund der Höhenzwangspunkte ist ein deutlicher Eingriff in die Tiefe nicht vermeidbar, was auch eine Erneuerung der Borde und des Gehwegs nach sich zieht. Damit ist an dieser Stelle ausschließlich ein Vollausbau zielführend. Der vorhandene Aufbau in der Nürnberger Straße ist sogar noch geringer als bei der letztjährigen Deckenbaumaßnahme in der Siegelsdorfer Straße. Selbst hier hatte die ausführende Firma die Gewährleistung aufgrund unzureichender Aufbaustärke des bituminösen Oberbaus abgelehnt. Bei der Nürnberger Straße ergibt sich zusätzlich das Problem, dass hier der Unterbau durch die Kanalbaumaßnahme gestört ist und dadurch die Tragfähigkeit grundsätzlich in Frage zu stellen ist. Deshalb wird in der Nürnberger Straße ein Vollausbau dringend empfohlen.

Im Zusammenhang mit der notwendigen Ausbaumaßnahme in der Nürnberger Straße, die Bestandteil der dritten Stufe im Umstufungskonzept ist, stellt sich nun die Frage, wie sich die Ge-

meinde Veitsbronn hinsichtlich der seit Februar 2012 vorliegenden Vereinbarung verhält. Da bei einer abzustufenden Straße grundsätzlich die Möglichkeit seitens der Gemeinde besteht, verkehrsberuhigende Maßnahmen herzustellen, ist unter Umständen der monetäre Ausgleich sinnvoller, als eine Ausbaumaßnahme. Hierzu benötigt der Landkreis jedoch eine zeitnahe Aussage über die Haltung der Gemeinde zum Umstufungskonzept. Wenn seitens der Gemeinde keine Aussage getroffen werden kann, muss der Landkreis die Nürnberger Straße zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit und der Nutzbarkeit entsprechend sanieren und kann auf zukünftige Absichten der Gemeinde keine Rücksicht mehr nehmen. Eine Abstufung der Straße nach erfolgreichem (zuwendungsfähigem) Ausbau wäre höchst problematisch, da dann eine Rückforderung der erhaltenen Zuwendungen droht.

#### Jüngste Entwicklung (noch nicht im Bauausschuss vorberaten):

Mit Schreiben vom 12.09.2013 (Eingang Landkreis: 20.09.2013) hat die Gemeinde mitgeteilt, dass sie ein Teilstück der Siegelsdorfer Straße gegen Zahlung einer Instandsetzungspauschale von 60.000 € „übernehmen“ würde. Nach Auskunft der Veitsbronner Bauverwaltung handelt es sich dabei um einen Teilabschnitt der FÜ 7 zwischen der Puschendorfer Straße und dem Dorfplatz.



Das Angebot der Gemeinde bringt das ins Stocken geratene Umstufungsverfahren aber nicht weiter, zumal eine Abstufung dieses Teilabschnitts allein schon wegen des dann zerrissenen Netzzusammenhangs nicht möglich ist. Hier wäre als erster Schritt die Straße am Dorfplatz sowie die Siegelsdorfer Straße westlich der Einmündung Puschendorfer Straße bis hinunter zur Fürther Straße abzustufen. Aus Sicht der Straßenbauverwaltung bleibt aber die Notwendigkeit eines richtliniengemäßen Vollausbaus auch auf der Nürnberger Straße unverändert bestehen, hierzu hat die Gemeinde bedauerlicherweise keine Aussage getroffen.

Es müssen vor diesem Hintergrund erst weitere Gespräche mit der Gemeinde geführt werden, da wesentliche, entscheidungsrelevante Rahmenbedingungen im aktuellen Schreiben unerwähnt geblieben sind. Die Notwendigkeit einer Entscheidung in Bezug auf das angedachte Umstufungsverfahren ist jedoch nach wie vor in gleichem Umfang gegeben. Der Beschlussvorschlag zur weiteren Vorgehensweise bleibt daher weitgehend unverändert.

**Vorschlag der Verwaltung:**

1. Die Beschlusslage aus letztjähriger Bauprogrammsfortschreibung wird aufrechterhalten.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf eine zeitnahe Aussage der Gemeinde Veitsbronn **bezüglich des angedachten 3-stufigen Umstufungsverfahrens** zu drängen. Sollte diese bis zur nächsten Bauprogrammsfortschreibung nicht erfolgen, ist ein entsprechender Ausbau der Nürnberger Straße vorzubereiten.

## 1.2. Abstufung der FÜ 21 Obermichelbach – Landkreisgrenze

Aus den bisherigen Abstimmungsgesprächen in Bezug auf die Südumgehung Herzogenaurach im benachbarten Landkreis Erlangen-Höchstadt hat sich ergeben, dass die landkreisübergreifende Kreisstraße FÜ 21 / ERH 25 nicht mehr die Verkehrsbedeutung und die straßenrechtliche Netzfunktion einer Kreisstraße besitzt und daher dem Grunde nach zu einer Gemeindeverbindungsstraße abgestuft werden könnte.

Der Landkreis Fürth und die Gemeinde Obermichelbach wünschen eine zeitnahe Einleitung eines Abstufungsverfahrens. Voraussetzung hierfür ist jedoch ein Konsens mit den weiteren Beteiligten, dem Landkreis Erlangen-Höchstadt und der Stadt Herzogenaurach. Der Landkreis Fürth hat hierzu bereits Kontakt mit den Beteiligten aufgenommen.

Sachstand:

Am 06.05.2013 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Fürth, der Stadt Herzogenaurach sowie zahlreicher Verwaltungen statt. In dem Gespräch hat der Landkreis ERH und die Stadt Herzogenaurach sich derzeit gegen eine Abstufung der Kreisstraße FÜ 21 zur GVS ausgesprochen. Der Landkreis ERH und die Stadt Herzogenaurach möchten zunächst die Südumgehung der Stadt Herzogenaurach fertigstellen um die weitere Entwicklung der Verkehrsströme abschätzen zu können. Erst nach Fertigstellung (in > 5 Jahren) sollen die Verhandlungen zur Abstufung der Kreisstraße mit dem Landkreis ERH und der Stadt Herzogenaurach dann wieder aufgenommen werden.

**Vorschlag der Verwaltung:**

1. Es soll grundsätzlich an der Abstufung festgehalten werden.

**2. Die Gespräche über eine mögliche Abstufung sollen nach Fertigstellung der Südumgehung Herzogenaurach und Vorliegen der dann abzuwägenden Verkehrsströme wieder aufgenommen werden.**

### 1.3. Allgemeines zum Radwegebauprogramm

In der letztjährigen Bauprogrammsfortschreibung wurde der Geh- und Radweg Oberreichenbach – Unterschlaubach im Zuge der FÜ 19 vorgeschlagen. Hierzu lagen aber keine wirklichkeitsnahen Verkehrszählungen vor, so dass die Verwaltung beauftragt wurde, eine hiervon unabhängige Verkehrszählung durchzuführen. Diese hat ergeben, dass der Verkehr auf der Kreisstraße FÜ 19 nur sehr gering ist (max. 315 Fz/Tag). Die Notwendigkeit dieses Radwegs ist daher nicht gegeben.

Des Weiteren wurde die Verwaltung beauftragt, alternative Radwegeverbindungen im Landkreis Fürth zu untersuchen. Im Radwegeprogramm aus dem Jahr 2011 wurden u.a. folgende Radwegeverbindungen gelistet:

- FÜ 22, Clarsbach – Roßtal (wurde 2012 gebaut)
- FÜ 7, Puschendorf – Pirkach (2013 in Bau)
- FÜ 19, Wachendorf – Banderbach (geplant für 2014)
- FÜ 2, Schwadernmühle – Seckendorf (geplant für 2015)
- FÜ 2, Seckendorf – alte B 8 (– ggf. Raindorf) (geplant für 2016)
- FÜ 19, Oberreichenbach – Unterschlaubach (s.o.)
- FÜ 22, Anwenden – Roßtal (Teil der Maßnahme Anwenden – Weitersdorf, geplant für 2016)

Unabhängig hiervon untersucht das Staatliche Bauamt Nürnberg für die Neuaufstellung des Fachprogramms „Nachträglicher Anbau von Radwegen an Staatsstraßen“ die Radwegeverbindungen zwischen den Hauptorten im Landkreis Fürth und prüft, auf welchen Relationen es einen Bedarf für den Anbau von Radwegen an Staatsstraßen gibt. Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs ist eine „baulastträgerübergreifende Radwegkarte“, die bis Herbst 2013 aufgestellt werden soll. Hieraus werden dann die bestehenden Lücken bzw. fehlenden Radwege ersichtlich. Bereits jetzt zeigt sich, dass das Radwegenetz im Landkreis Fürth aus Sicht des Staatlichen Bauamtes – mit Hauptaugenmerk auf den überörtlichen Verkehr zwischen den Hauptorten im Landkreis Fürth – schon jetzt (verglichen mit anderen Landkreisen) überdurchschnittlich gut ausgebaut ist. Dennoch gibt es einige Verbindungen, die noch gar nicht versorgt sind oder Lücken aufweisen. Soweit dies auf Kreisstraßen zutrifft, könnte die Betrachtung des Staatlichen Bauamtes durchaus auch Anhaltspunkte für das Radwegeprogramm des Landkreises Fürth liefern.

Der Maßstab einer überörtlichen Relevanz und inwieweit auch dem Freizeitverkehr Rechnung getragen werden soll, muss jedoch erst noch grundsätzlich diskutiert werden.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Da für die nächsten Jahre ausreichend Maßnahmen vorhanden sind, soll vorerst kein neuer Radweg in die Fortschreibung aufgenommen werden. Wenn die Untersuchungen des Staatlichen Bauamtes mögliche Projekte im Kreisradwegenetz hervorbringen sollten, können diese bei der Fortschreibung des Bauprogramms 2015 ff. berücksichtigt werden.**

## 1.4. Anfrage zu „Maßnahmen, um Geschwindigkeiten an Ortseingängen zu reduzieren“

Die SPD-Fraktion hat mit Schreiben vom 26. Juni 2013 beantragt zu prüfen, „welche (bau-)technischen Möglichkeiten es gibt, um die gefahrene Geschwindigkeit am Ortseingang zu reduzieren“. Als eventuelle Maßnahmen werden hierfür die verkehrsrechtlichen und -technischen Möglichkeiten Geschwindigkeitsmessungen und –überwachungen (z.B. durch dynamische Geschwindigkeitsanzeigergeräte) oder bauliche Lösungen, wie etwa Mittelinseln angeführt.

Das Ministerialschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 19. Januar 2005 behandelt das Thema „Mittelinseln auf bevorrechtigten Fahrbahnen von Außerortsstraßen“. Hierin wird unter dem Punkt „Kriterien für die Anordnung“ vorgegeben, dass an Ortseingängen von geschlossenen Ortschaften Mittelinseln nur dann in Betracht kommen, wenn diese als Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer tatsächlich erforderlich sind. Dies kann beispielsweise dann der Fall sein, wenn an stark befahrenen Straßen ein beidseitiger innerörtlicher Gehweg auf der anschließenden freien Strecke nur als einseitiger Geh- und Radweg weitergeführt wird.

Die jeweilige Notwendigkeit, ob eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer erforderlich ist, ist in jedem Einzelfall zu überprüfen. Die hierfür erforderlichen Kriterien leiten sich u.a. nach den „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)“ und nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)“ in Abhängigkeit des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens und der erfassten Querungen.

Die Errichtung einer reinen Mittelinsel ohne Querungsmöglichkeit wird von der Unfallkommission des Landkreises Fürth, die sich aus Vertretern der Unteren Verkehrsbehörde, der Polizei und des Staatlichen Bauamtes zusammensetzt, grundsätzlich nicht befürwortet. Aufgrund der fehlenden Notwendigkeit sind solchen Maßnahmen auch nicht zuwendungsfähig. Wenn im Einzelfall dennoch der Bau einer solchen Mittelinsel oder einer nicht nachweisbar notwendigen Querungshilfe erfolgt, dann geschieht dies ausschließlich mittels nicht zuwendungsfähiger Eigenmittel.

Der Einbau von Querungshilfen wurde vom Landkreis bei diversen Baumaßnahmen, wie zuletzt in Puschendorf im Rahmen des Radwegebaus, durchgeführt. Auch in Veitsbronn wurde durch die Straßenmeisterei eine solche Querungsinsel eingebaut. Nach den bisherigen Erfahrungen zeigte sich aber, dass aufgrund der zwingend einzuhaltenden Durchfahrtsbreiten (insbesondere für den Winterdienst mit Schneeräumschild), derartige Einbauten kaum geschwindigkeitsreduzierend wirken und diese Maßnahme somit **als geeignete geschwindigkeitsregulierende Maßnahme ausscheidet**.

Von Seiten der Verwaltung kann die Errichtung von Bremsinseln an Stellen ohne tatsächlichen Querungsbedarf daher grundsätzlich nicht empfohlen werden.

Als sehr wirkungsvolle Maßnahme hat sich jedoch die regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung herausgestellt. Bei wiederholten Messungen an Ortseingängen kann ein verändertes Verhalten der Autofahrer festgestellt werden. Diese Überwachungen darf der Landkreis nicht durchführen. Jedoch gehören viele Gemeinden im Landkreis bereits der kommunalen Verkehrsüberwachung an. Sie können damit entsprechende Messpunkte festlegen. Die Verwaltung regt Messungen an bestimmten Punkten bei den Gemeinden bei Bedarf an.

Zur Sensibilisierung trägt auch die Anbringung von dynamischen Geschwindigkeitsanzeigegeräten bei. Diese wirken allerdings weniger nachhaltig als die regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachung, stellen aber eine gute Ergänzung dar.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Kreistag stimmt der Empfehlung und der Vorgehensweise der Verwaltung zu.**

## 1.5. Generelle Anmerkung zu den Schätzkosten

Die in dieser Vorlage genannten Kostenangaben resultieren aus einer vorläufigen und groben Kostenschätzung. Bei Durchführung anderer Varianten als der angegebenen (z.B. Ausbau statt Deckenbau), sind diese Angaben nicht oder nur sehr eingeschränkt verwendbar. Naturgemäß beruhen Kostenschätzungen vor Konkretisierung der Maßnahme auf Annahmen.

Genauere Kostenangaben können erst nach detaillierten Planungen und nach genauerer Betrachtung der Maßnahme genannt werden. Zum Zeitpunkt der Maßnahmenaufstellung ist i.d.R. eine solche Detailbetrachtung noch nicht leistbar, da diese erst im Zuge detaillierterer Planungen möglich ist. Ein weiterer wichtiger Faktor für die Handhabung von Schätzkosten ist der sog. Baupreisindex für Straßenbaumaßnahmen, der allein in den Jahren 2008 – Mai 2013 um 11,2 % gestiegen ist.

Die ursprünglich getroffenen Annahmen unterliegen leider auch immer größeren Schwankungen, die je „kleiner“ die jeweilige Maßnahme ist, auch umso deutlicher ausfallen können. Der Zeitpunkt der Ausschreibung sowie die jeweilige Auftragslage bei den Firmen üben auch einen erheblichen Einfluss auf den Angebotspreis der Firmen aus, der durch die ausschreibende Stelle nicht steuerbar ist.

Bei den in der Kostenschätzung angegebenen voraussichtlichen Zuwendungen für den Landkreis Fürth handelt es sich um grobe Anhaltswerte bei deren Ermittlung von einem durchschnittlichen Fördersatz in Höhe von 40 % der Zuwendungsfähigen Kosten ausgegangen wurde. Die Höhe des Fördersatzes ändert sich jährlich und kann daher nur ungefähr anhand von den Vorjahreswerten geschätzt werden.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.**

## **2. Infos zu laufenden Maßnahmen 2013**

### **2.1. FÜ 11 Ausbau der OD Burggrafenhof (2013)**



Nachdem die Planung aufgrund der engen Verhältnisse in der OD sehr anspruchsvoll war und auch der Grunderwerb sich schwierig gestaltete konnte diese Baumaßnahme am 3. Juni mit einem offiziellen Spatenstich begonnen werden. Nachdem sich durch die gemeindlichen Kanalbaumaßnahmen eine längere Bauzeit ergeben hat, wird mit Fertigstellung der Maßnahme erst im Juli 2014 gerechnet.

Wie dem Kreistag in seiner Sitzung vom 04.02.2013 bereits mitgeteilt, haben sich im Rahmen der fortgeschriebenen Planung neue Sachverhalte ergeben, die zu einer Erhöhung des Gesamtkosten dieser Baumaßnahme geführt haben. Der Kreistag hat der hieraus resultierenden Kostenhöhung dieser Baumaßnahme auf 1,3 Mio. € in gleicher Sitzung bereits zugestimmt. Durch die kurzfristig möglich gewordene Erweiterung dieser Baumaßnahme (Gebäudeabbruch zur Verkürzung der Engstelle) kam ein weiterer Kostenanteil von ca. 55.000 T€ noch hinzu. Der Bauausschuss hat dieser Erweiterung in eigener Zuständigkeit in seiner Sitzung vom 04.03.2013 zugestimmt und dem Kreistag die Aufnahme dieser zusätzlichen Kosten im Haushalt 2014 empfohlen. Für den zusätzlichen Planungsaufwand und die Änderungen in den Zuwendungsunterlagen sind weitere Kosten beim Ingenieurbüro i.H.v. ca. 1.500 € entstanden.

Im letztjährigen Bauprogramm 2013ff wurden die Gesamtkosten für die Maßnahme auf 1.104.000 € geschätzt. An der Submission am 26.03.2013 haben sich nur zwei Bieter beteiligt. Das den Angeboten zugrundeliegende hohe Preisniveau bedingt eine Kostensteigerung von ca. 68 % bei Vergleich des Ausschreibungsergebnisses mit der Kostenberechnung, Stand Februar 2013, unter Berücksichtigung der Kosten aus Straße und Gehweg. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 29.04.2013 der Vergabe der Arbeiten an die Fa. GDDM zugestimmt.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten (nach Submissionsergebnis) belaufen sich auf:

|                                                                    |                                |                |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|
| Straße (Landkreis Fürth):                                          | Baukosten (inkl. Ablöse Kanal) | 966.120 €      |
|                                                                    | Grunderwerb                    | 78.475 €       |
| Gehweg (Stadt Langenzenn):                                         | Baukosten                      | 644.165 €      |
|                                                                    | Grunderwerb                    | 51.700 €       |
| Kanal (Stadt Langenzenn):                                          | Baukosten aus Los Straßenbau   | 18.530 €       |
| -----                                                              |                                |                |
| Bau- und Grunderwerbskosten gesamt                                 |                                | 1.758.990 €    |
| Verwaltungskosten Straße (Landkreis Fürth)                         |                                | 58.400 €       |
| Verwaltungskosten Gehweg (Stadt Langenzenn)::                      |                                | 32.200 €       |
| -----                                                              |                                |                |
| Gesamtkosten: (alter Stand 1.104.000 € aus Bauprogramm 2013 ff)    |                                | 1.849.590 €    |
| davon Anteil Landkreis Fürth:                                      |                                | 1.102.995 €    |
| Anteil Stadt Langenzenn:                                           |                                | 746.595 €      |
| Zus. Kosten für Los Kanalsanierung (Stadt Langenzenn):             |                                | 483.347 €      |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): |                                | ca. 397.000 €) |

**Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis**

## 2.2. FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf (BA 2)

Die Maßnahme wurde an die Fa. Max Bögl vergeben. Der Bau des 2. Bauabschnittes hat Mitte Juli 2013 begonnen. Die Fertigstellung der Maßnahme ist bis Ende Oktober 2013 geplant.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten (Aktualisierung nach Submissionsergebnis) belaufen sich auf:

|                                                                    |                              |                                                               |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| -                                                                  | Gesamtbaukosten:             | 756.000 €                                                     |
| -                                                                  | sonstiges                    | 115.000 € (Untersuchungen, Prüfungen, Ausstattung, Baugrund)  |
| -                                                                  | Landschaftspfl. Begleitplan: | 25.000 €                                                      |
| -                                                                  | Vermessung:                  | 10.000 €                                                      |
| -                                                                  | Verwaltungskosten:           | 62.000 €                                                      |
| -                                                                  | Grunderwerb:                 | 60.000 €                                                      |
| -----                                                              |                              |                                                               |
| -                                                                  | Gesamtkosten:                | 1.028.000 € (alter Stand 1.028.000 € aus Bauprogramm 2013 ff) |
|                                                                    | Kosten für LK Fürth:         | 844.700 €                                                     |
|                                                                    | Anteil Beteiligte:           | 183.300 €                                                     |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): |                              | ca..310.000 €)                                                |

### **Jüngste Entwicklung (noch nicht im Bauausschuss vorberaten):**

Im Zuge der Bauarbeiten wurde festgestellt, dass der Baugrund in der OD Wachendorf wider Erwarten schlechter war, als angenommen, bzw. durch die vorab gezogenen Kernbohrungen vorhersehbar war. So wurde im Untergrund der Straße belasteter Boden vorgefunden, der ausgebaut, entsorgt und gegen unbelasteten Untergrund ausgetauscht werden müsste. Hierdurch entstehen Mehrkosten i.H.v. 101.000 € (62.500 € für Baugrundentsorgung, 38.500 € für Bodenverdichtung neuer Boden) die nun in einem Nachtrag zum Bauauftrag vergeben werden müssen. Die Verwaltung hat bereits gegenüber der Regierung von Mittelfranken diese Mehrkosten angezeigt, so dass aller Voraussicht nach auch diese Kosten größtenteils zuwendungsfähig sind. Diese Mehrkosten sind vorerst nur im östlichen Teil dieses Bauabschnitts feststehend, im innerörtlichen westlichen Teil, könnte aber auch noch weiterer belasteter Baugrund vorgefunden werden. Die notwendigen Baugrundanalysen wurden zwar schon durchgeführt, die Ergebnisse liegen aber noch nicht vor. Deshalb wird in der nachstehenden aktualisierten Kostenzusammenstellung für diese Maßnahme für eventuelle weitere Bodenbelastungen ein Sicherheitskostenansatz i.H.v. 28.000 € zusätzlich einkalkuliert.

#### Aktualisierte Kostenaufstellung:

|                                                                                                                          |                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| - Gesamtbaukosten (inkl. Nachtrag)                                                                                       | 857.000 €                                          |
| - Sonstiges:                                                                                                             | 55.000 € (Untersuchungen, Prüfungen, Ausstattung,) |
| (Anmerkung: in der bereits im BA genannten Summe von 115.000 € war bereits ein Teil des Baugrundrisikos mit eingepreist) |                                                    |
| - Vorsichtsansatz weiteres Baugrundrisiko:                                                                               | 28.000 €                                           |
| - Landschaftspf. Begleitplan:                                                                                            | 25.000 €                                           |
| - Vermessung:                                                                                                            | 10.000 €                                           |
| - Verwaltungskosten:                                                                                                     | 62.000 €                                           |
| - Grunderwerb:                                                                                                           | 60.000 €                                           |
| -----                                                                                                                    |                                                    |
| -Gesamtkosten:                                                                                                           | 1.097.000 €                                        |

#### Aufteilung der Gesamtkosten gem. Vereinbarung:

|                         |              |
|-------------------------|--------------|
| Kostenanteil Landkreis: | 901.369,79 € |
| Kostenanteil Markt:     | 195.603,21 € |

Im Haushalt wurden für diese Maßnahme bisher 1,00 Mio € bereitgestellt, ein weiterer Ansatz von 28.000 € war für 2014 vorgesehen. Die zusätzlich erforderlichen HH-Mittel i.H.v. 69.000 € müssen im Haushalt 2014 bereitgestellt werden.

### **Vorschlag der Verwaltung:**

~~Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.~~

- 1. Der Kreistag stimmt dem Nachtrag und der damit einhergehenden Kostenerhöhung bei dieser Baumaßnahme auf 1,097 Mio.€ zu.**
- 2. Die zusätzlich erforderlichen Haushaltsmittel sind 2014 bereitzustellen.**

## 2.3. FÜ 7 / NEA 8 G+R Puschendorf – Landkreisgrenze – Pirkach (LK NEA)

Die Gemeinschaftsmaßnahme der Landkreise Fürth und Neustadt a.d. Aisch – Bad Windsheim über den gemeinschaftlichen Bau eines kombinierten Geh- und Radweges entlang der Kreisstraßen NEA 8 und FÜ 7 zwischen Pirkach konnte am 17. Juni begonnen werden, die Baufertigstellung ist bis Ende 2013 geplant.

Zum reinen Geh- und Radwegbau wird ergänzend abschnittsweise ein Deckenbau auf der Kreisstraße FÜ 7 (ca. 20.000 €) mit durchgeführt. Ebenso wird als Fortführung des Geh- und Radweges der Einbau einer Querungshilfe am Ortseingang vorgesehen. Dies erfordert entsprechende Umbauarbeiten an der dortigen Straßeneinmündung. Zusätzlich wird ein neuer Linksabbiegestreifen realisiert. Die Knotenpunktsumbaukosten werden mit etwa 150.000 € veranschlagt.

Aufgrund des günstigen Submissionsergebnisses kann diese Maßnahme nunmehr deutlich günstiger realisiert werden:

|                                                                    | Anteil<br>Landkreis Fürth    | Anteil<br>Landkreis NEA      |
|--------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| - Gesamtbaukosten:                                                 | 245.000 €                    | 210.000 €                    |
| - Sonst., Kontrollprüfungen                                        | 22.500 €                     | 20.500 €                     |
| - Landsch. Begleitplan:                                            | 12.500 €                     | 12.500 €                     |
| - Vermessung:                                                      | 7.500 €                      | 7.500 €                      |
| - Grunderwerb:                                                     | 80.000 €                     | 15.000 €                     |
| - vorübg. Inanspruchnahme:                                         | 2.000 €                      | 2.000 €                      |
| - Verwaltungskosten (7 %):                                         | 20.500 € <i>Lph. 1 – 6.1</i> | 17.500 € <i>Lph. 6.2 – 9</i> |
| <hr/>                                                              |                              |                              |
| - Gesamtkosten:                                                    | 390.000 €                    | 285.000 €                    |
| - Summe NEA + FÜ:                                                  |                              | 675.000 €                    |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): |                              | ca.135.600 €)                |

*Bisherige Kostenschätzung: 984.400 € (aus Bauprogramm 2013ff)*

### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis**

## 2.4. FÜ 22 Bankettsanierung Raitersaich –Clarsbach (2013)

Aufgrund der geringen Breite der Kreisstraße FÜ 22 zwischen Raitersaich und Clarsbach ist das Bankett deutlich in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Kosten für eine Bankettsanierung wurden mit 50.000 Euro veranschlagt.

Die Maßnahme wurde am 22.07.2013 begonnen. Die Fertigstellung ist bis Ende September 2013 geplant.



### Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

## 2.5. St 2245 Biberttalradweg und Brücke über die Bibert (2013)



Der Landkreis plant gemeinsam mit den Gemeinden Dietenhofen, Großhabersdorf, Ammerndorf und der Stadt Zirndorf den Ausbau bzw. die Asphaltierung der wassergebundenen Abschnitte des Biberttalradweges entlang der St 2245.

Im Zuge dieses Radweges liegt die Bibertbrücke bei Weinzierlein. Die unabhängige Erneuerung der Bibertbrücke als Erhaltungsmaßnahme wäre nicht zuwendungsfähig. Unter Einbindung in eine Gesamtradwegemaßnahme ist jedoch eine Zuwendung möglich, wenn eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht wird.

Die Brückenbauarbeiten wurden im April 2013 an die Firma Antritt Bau vergeben. Ende Juni hat die Maßnahme begonnen. Die Fertigstellung ist voraussichtlich Ende November 2013.

Der Ausbau des Bibertradweges mitsamt der Bibertbrücke wurde nun in das Förderprogramm (Sonderbaulast nach FAG) des Freistaats für 2013 aufgenommen.

Nachdem der Landkreis selbst nicht zuwendungsberechtigt ist, muss die Maßnahme ausschließlich durch die beteiligten Kommunen durchgeführt werden. Der Landkreis beteiligt sich allerdings auf „freiwilliger“ Basis an den Baukosten. Entsprechende Vereinbarungen hierzu und eine Sonderbaulastvereinbarung mit dem Freistaat, die die spätere Baulastträgerschaft regelt, wurden bereits unterzeichnet.

Die konkrete Umsetzung soll 2013/2014 erfolgen. Die Bauzeit für den Geh- und Radweg ist nach aktuellem Stand voraussichtlich von September 2013 bis März 2014 vorgesehen.

Die Gesamtkosten des kompletten Ausbaus des Radwegeausbaus wurden vom planenden Ingenieurbüro auf 1.772.000 € inkl. Brücke geschätzt. Die Kostenverteilung für die einzelnen Kommunen stellt sich wie folgt dar:

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Markt Dietenhofen:           | 127.000 €                   |
| Gemeinde Großhabersdorf:     | 246.000 €                   |
| Markt Ammerndorf:            | 334.000 €                   |
| Stadt Zirndorf:              | 140.000 €                   |
| Landkreis Fürth (G+R):       | 265.000 € (Vorfinanzierung) |
| Baunebenkosten gesamt (G+R): | 185.000 €                   |
| Landkreis Fürth (Brücke):    | 340.000 € (Vorfinanzierung) |
| Ausgleichsmaßnahmen allg.    | 100.000 €                   |
| Gesamt:                      | 1.737.000 €                 |

Die anteiligen Baunebenkosten für den Landkreis liegen bei ca. 44.000 €, so dass derzeit von Gesamtkosten von ca. 309.000 € (Radweganteil) für den Landkreis ausgegangen wird. Hinzu kommen noch Kosten für den landschaftspflegerischen Ausgleich von ca. 40.000 €

Nachdem der erforderliche Grunderwerb im Gemeindegebiet Dietenhofen bedauerlicherweise nicht mehr beizubringen war, hat der Markt Dietenhofen am 01.08.2013 mitgeteilt, dass der dortige Abschnitt nicht mit gebaut werden soll. Die Ausschreibung für diese Maßnahme erfolgt somit ohne diesen Abschnitt. Das mögliche Scheitern des dortigen Grunderwerbs wurde optional jedoch bereits in der abgeschlossenen Sonderbaulastvereinbarung mit einkalkuliert, so dass der Bau der Abschnitte im Landkreis Fürth auch weiterhin uneingeschränkt möglich ist.

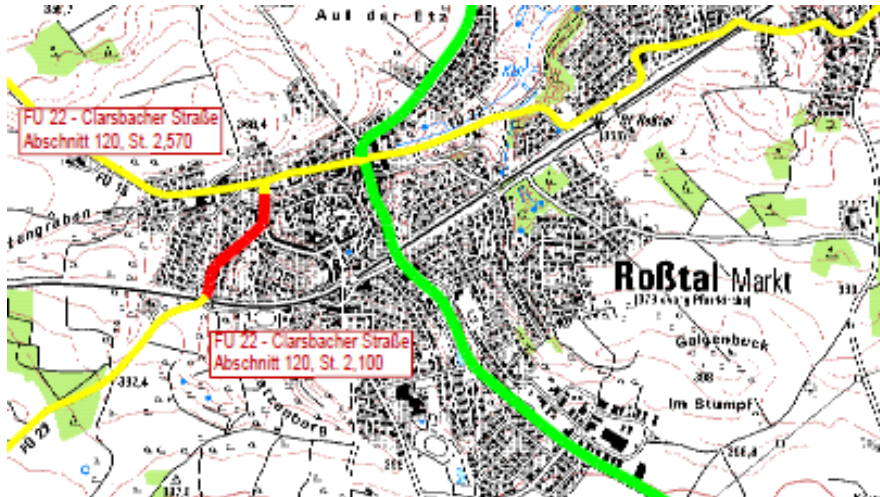
Die Submission ist für den 05.09.2013 vorgesehen, bis zu Sitzung des Bauausschusses können dann die aktualisierten Kosten vorgelegt werden.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.**

### 3. Deckenbaumaßnahme 2013

#### 3.1. FÜ 22 Deckenbau Clarsbacher Straße in Roßtal



Die Erhaltungsabschnitte an Kreisstraßen werden durch das Staatliche Bauamt in Abstimmung mit dem Landkreis nach Beurteilung der Winterschäden im Frühjahr festgelegt. Durch die lange Frostperiode konnte in diesem Jahr erst sehr spät eine Entscheidung über die durchzuführende Deckenbaumaßnahme getroffen werden.

Für das Jahr 2013 soll ein Deckenbau auf der FÜ 22, Clarsbacher Straße in Roßtal durchgeführt werden. Die Verkehrsführung wurde bereits Mitte Juli 2013 mit der Verkehrsbehörde beim LRA Fürth und dem Markt Roßtal abgestimmt.

Die Submission ist für den 11. September 2013 vorgesehen. Die Bauausführung erfolgt voraussichtlich in der 43. und 44. KW (21.10 – 31.10.2013) während der Herbstferien.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten belaufen sich auf (nach Kostenberechnung):

|                              |     |           |
|------------------------------|-----|-----------|
| Baukosten                    | ca. | 118.000 € |
| Ausstattung                  | ca. | 6.000 €   |
| Kontrollprüfungen, Sonstiges | ca. | 6.000 €   |
| Verwaltungskosten            | ca. | 9.500 €   |
| -----                        |     |           |
| Gesamtkosten                 | ca. | 139.500 € |

Aufgrund der von der Vergabestelle beim Staatlichen Bauamt Nürnberg vorgegebenen Terminschiene wird das Submissionsergebnis für diese Maßnahme bedauerlicherweise zur Sitzung des Bauausschusses am 18.09.2013 und auch zur Sitzung des Kreisausschusses am 23.09.2013 noch nicht abschließend gewertet vorliegen. Die Angebote werden aber (ungewertet) in den jeweiligen Sitzungen schon genannt werden können. Das Ende der Zuschlagsfrist wird jedoch schon vor der Sitzung des Kreistags ablaufen, so dass auch eine direkte Vergabe im Kreistag

nicht möglich sein wird. Es wird daher erforderlich werden den Landrat nach Vorliegen der Wertungen zur Vergabe der Arbeiten zu ermächtigen

**Vorschlag der Verwaltung:**

1. **Bauausschuss am 11.09.2013 (Vorberatung) und Kreisausschuss am 23.09.2013:**  
**Der Kreisausschuss ermächtigt den Landrat, die Deckenbauarbeiten an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben. (so erfolgt).**

**Aktueller Sachstand:**

Die Submission brachte folgendes Ergebnis:

|                                  |                   |
|----------------------------------|-------------------|
| Heilit + Wörner Altendorf        | 106.677,76€       |
| <b>Franken Asphalt Windsbach</b> | <b>85.943,05€</b> |
| Richard Schulz Buttenheim        | 142.371,60€       |
| Tauber Bau Nürnberg              | 144.039,71€       |
| Tannhauser + Ulbrich Fremdingen  | 88.900,10€        |
| Max Bögl Segenthal               | 171.389,46€       |

Wirtschaftlicher Bieter war somit die Fa. Franken Asphalt Windsbach mit einem Bruttoangebotspreis von 85.943,05. Nachdem sowohl die Wertung, als auch das Bietergespräch keine Änderungen bei der Angebotshöhe mehr ergeben haben, hat Herr Landrat am 26.09.2013 den Auftrag, gemäß der Ermächtigung des Kreisausschusses vom 23.09.2013 an die Firma Franken Asphalt Windsbach vergeben.

Zusammenfassend ergibt sich folgende aktualisierte Kostenaufstellung:

|                                 |     |           |
|---------------------------------|-----|-----------|
| Baukosten                       | ca. | 86.000 €  |
| Ausstattung                     | ca. | 6.000 €   |
| Kontrollprüfungen, Sonstigesca. | ca. | 10.000 €  |
| Verwaltungskosten               | ca. | 7.400 €   |
| -----                           |     |           |
| Gesamtkosten                    | ca. | 109.400 € |

**Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis**

## II. Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2014 – 2017

### 1. Neu- und Ausbau Straßen und Brücken (zuwendungsfähig)

#### 1.1. FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2014)



Initiator der Maßnahme ist die DB AG. Im Zuge des geplanten Umbaus des Bahnübergangs Raindorfer Weg sollte in den angrenzenden Bereichen zur Verbesserung der Querneigungen und Schleppkurven eine straßenbauliche Verbesserung erfolgen. Dies wurde im Plangenehmigungsbeschluss der EBA (Antragssteller DB AG) berücksichtigt. Die Planungen der Stadt Langenzenn in Bezug auf eine Nordumgehung (siehe violette Linie in obiger Abb.) sind in diesem Plangenehmigungsbeschluss der DB nicht enthalten.

Im Beschluss des Kreistages vom 10.10.2011 wurde festgehalten, dass der Bahnübergangsumbau – um den Erfolg der Maßnahme nicht zu gefährden – unabhängig von der Nordumgehung gebaut werden soll. Diese Vorgehensweise wurde auch so mit der DB abgestimmt. Im Falle des (nachträglichen) Hinzukommens der Nordumgehung wären die Umbaukosten des Bahnübergangs zu einer sog. BÜSTRA-Kreuzung (signalisierter Bahnübergang neben einer lichtsignalgeregelten Straßenkreuzung) dann von der Stadt Langenzenn zu übernehmen. Die technischen Möglichkeiten hierzu sind nach Aussage der DB gegeben.

Gem. Eisenbahnkreuzungsgesetz ist der Landkreis als Straßenbaulastträger bei diesem Umbau mit einem Drittel zu beteiligen (neben den beiden anderen Dritteln für die DB als Kreuzungsbeteiligte und für die Bundesrepublik Deutschland). In diese Kostenmasse gehen der Vollausbau im Bereich der anzubauenden Schleppkurven im unmittelbaren Kreuzungsbereich (Abstand 3,0 von der Gleisachse) und die komplette neue Deckschicht im Bereich 28 m links und rechts der Gleisachse mit ein. Den Vollausbau im Bereich 28 m links und rechts der Gleisachse und damit die Herstellung einer regelkonformen Querneigung übernimmt der Landkreis Fürth im Zuge die-

ser Maßnahme. Eine entsprechende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung befindet sich derzeit im Umlauf.

Die Umbaukosten wurden von der DB bisher mit ca. 520.000 € angegeben, der Landkreisanteil lag damals bei 200.000 €. Aktualisierte Kostenschätzungen der DB liegen mittlerweile vor. Angrenzend an diese Kreuzungsmaßnahmen sind weitere Straßenbauarbeiten – sog. „nicht-eisenbahnkreuzungsbedingte“ Kostenanteile – erforderlich (abschnittsweise Deckschichterneuerung, Schleppkurvenanpassung, u.a.).

Damit ergeben sich folgende aktualisierte Kosten:

|                                                       | Gesamt    | Landkreis Fürth                                                  |
|-------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------|
| Baukosten Bahnübergang<br>(eisenbahnkreuzungsbedingt) | 547.500 € | 182.500 €                                                        |
| 10 % Verwaltungskosten gem. EKrG                      | 54.800 €  | 18.300 €                                                         |
| Baukosten Straße<br>(eisenbahnkreuzungsbedingt)       | 54.900 €  | 18.300 €                                                         |
| 10 % Verwaltungskosten gem. EKrG                      | 5.500 €   | -3.700 €<br>(steht dem Landkreis als<br>Kreuzungsbeteiligtem zu) |

10 % Verwaltungskosten gem. EKrG = Verhältnis DB ↔ Landkreis

|                                                               |                                          |          |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------|
| Baukosten Straße<br>( <u>nicht</u> eisenbahnkreuzungsbedingt) | Straße                                   | 98.400 € |
|                                                               | Grunderwerb                              | 5.000 €  |
|                                                               | Vermessung                               | 10.000 € |
|                                                               | Verwaltungskosten<br>(7 % auf Baukosten) | 50.100 € |

7 % Verwaltungskosten gem. KrStrVerwV = Verhältnis Landkreis ↔ StBA

|                        |           |
|------------------------|-----------|
| Gesamtkosten Landkreis | 378.900 € |
|------------------------|-----------|

### **Vorschlag der Verwaltung:**

Die Maßnahme sollte ursprünglich im Jahr 2013 umgesetzt werden. Die DB Netz AG hat mit Mail v. 09.10.2012 informiert, dass aufgrund einer bahninternen Priorisierung der BÜ erst in 2014 vorgesehen ist. Der Bahnübergang sowie die angrenzenden Straßenbereiche werden in 2014 zusammen mit der DB Netz AG umgebaut. Der Zuwendungsantrag wurde erneut eingereicht.

## 1.2. FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf (BA 3: 2014)



Der 1. BA (~500 m) wurde bereits 2002/2003 realisiert, der 2. BA befindet sich derzeit im Bau. Mit letztjähriger Fortschreibung des Straßenbauprogramms hat der Kreistag beschlossen den BA 3 dieser Maßnahme im Jahre 2014 zu realisieren.

Der Ausbau soll im Wesentlichen am Bestand orientiert werden, zudem soll im westlichen Bereich dieses Bauabschnitts auf der Südseite der FÜ 19 ein Gehweg neu errichtet werden.

Die Vereinbarung mit dem Markt Cadolzburg für den 3. Bauabschnitt wurde aufgestellt und dem Markt zur Gegenzeichnung übersandt. Der Zuwendungsantrag wurde fristgerecht zum 01.09.13 eingereicht. Der Grunderwerb ist weitgehend gesichert.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten (Aktualisierung nach Einreichung Zuwendungsantrag) belaufen sich auf

| 3. BA                          |           |
|--------------------------------|-----------|
| - Gesamtbaukosten:             | 723.000 € |
| - Verwaltungskosten:           | 51.000 €  |
| - Landschaftspfl. Begleitplan: | 5.000 €   |
| - Vermessung:                  | 10.000 €  |
| - Grunderwerb:                 | 60.000 €  |
| <hr/>                          |           |
| - Gesamtkosten:                | 849.000 € |

|                                                                    |                |  |
|--------------------------------------------------------------------|----------------|--|
| Kosten für LK Fürth:                                               | 645.000 €      |  |
| Anteil Beteiligte:                                                 | 203.000 €      |  |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): | ca. 224.000 €) |  |

(Kostenschätzung unverändert)

### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Bau des 3. Bauabschnitts soll im Jahr 2014 erfolgen.**

## 1.3. FÜ 9 Ausbau der OD Oberndorf/Kirchfarnbach (2014)



Die FÜ 9 in Oberndorf/Kirchfarnbach (ca. 630 m) weist vor allem in der OD Oberndorf (ca. 325 m) einen der schlechtesten Ausbauzustände der Kreisstraßen im Landkreis Fürth auf. Diese Teilstrecke der FÜ 9 bedingt einen überdurchschnittlich hohen Unterhaltsaufwand, da der vorhandene Unterbau nicht ausreichend ist. Die Straßenmeisterei Ammerndorf musste bereits mehrfach aufwendige Nachbesserungen durchführen. Der verbleibende Fahrbahnbelag der OD Kirchfarnbach kann nach Sanierung der vorhandenen drei bis vier Einzelschadstellen noch über einige Jahre erhalten werden. Zusätzliche Erkundungsbohrungen in der OD Kirchfarnbach haben ergeben, dass der südliche Fahrstreifen nicht ausreichend dimensioniert ist. Deswegen rät die Bauverwaltung von einem reinen Deckenbau in der OD Kirchfarnbach ab und schlägt in einem Zeitraum von 5-10 Jahren einen Vollausbau vor.

Die Höhe der Kostenbeteiligung des Marktes Wilhermsdorf für die Gehwege wird derzeit auf 130.000 € geschätzt.

Die Maßnahme sollte ursprünglich im Jahr 2014 umgesetzt werden. Aufgrund der damaligen Bestrebungen des Marktes Wilhermsdorf, eine Dorferneuerung durchzuführen, wurde die Maßnahme zurückgestellt, um eine gemeinsame Realisierung des Ausbaus der OD und der Maßnahmen im Zuge der Dorferneuerung zu ermöglichen.

Nach Beratung im BA und in weiteren Gesprächen mit dem Markt Wilhermsdorf (Abstimmungsgespräch am 05.12.2012) hat sich ergeben, dass der Markt im Rahmen des Dorferneuerungsprogramms jedoch nicht in den Genuss der maximalen Förderung kommen wird (da nur „kleine Dorferneuerung“). Unter Umständen könnte der Fördersatz sogar unter dem Niveau einer För-

derung nach GVFG liegen. Für den Markt ist daher die Dorferneuerung kein Thema mehr. Dies wurde mit Schreiben des Marktes vom 12.03.2013 schriftlich angezeigt.

Der Landkreis sollte diesem Umstand entsprechend Rechnung tragen und die Baumaßnahme eigenständig durchführen.

Nachdem erste Sondierungsgespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern in der OD Oberndorf positiv verlaufen sind, erscheint auch der erforderliche Grunderwerb dort beizubringen zu sein. Es ist vorgesehen, den Zuwendungsantrag für die Maßnahme bis zum 01.09.2013 zu erstellen.

Kosten (gemäß Grobkostenschätzung):

**Ausbau der Ortsdurchfahrt Oberndorf:**

|       |                                                                    |                |
|-------|--------------------------------------------------------------------|----------------|
| -     | Gesamtbaukosten:                                                   | 593.000 €      |
| -     | (Gemeindeanteil: 108.000 €)                                        |                |
| -     | Schadstellen OD Kirchfarnbach:                                     | 10.000 €       |
| -     | Verwaltungskosten:                                                 | 42.000 €       |
| -     | (Gemeindeanteil: 7.500 €)                                          |                |
| -     | Grunderwerb (ca. 10.000 € Gemeindeanteil):                         | 40.000 €       |
| <hr/> |                                                                    |                |
| -     | Gesamtkosten:                                                      | 685.000 €      |
|       | Kosten für Landkreis Fürth:                                        | 559.500 €      |
|       | Anteil Beteiligte:                                                 | 125.500 €      |
|       | (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): | ca. 195.500 €) |

**Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Verwaltung wird beauftragt 2013 die notwendigen Planungen durchzuführen und weitere Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf / Grundstückseigentümern zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.**

**Die Maßnahme Teil 1 (OD Oberndorf) soll 2014 realisiert werden. Die Maßnahme Teil 2 (OD Kirchfarnbach) wird in die Zukunftsliste aufgenommen.**

## 1.4. FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2014) und Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2015)



Abb.: Ortsdurchfahrt Weikersdorf (rote Linie) mit Eisenbahnüberführung (roter Kreis)  
Anmerkung: die ursprünglich in Sonderbaulast geplante Südumgehung ist lediglich informativ enthalten.

### Ausbau der EÜ durch die DB Netz AG:

Der Bauausschuss des Landkreises Fürth hat in seiner Sitzung am 28.02.2012 beschlossen, eine lichte Höhe von 3,80 m und eine Lichte Breite von 10 m weiter zu behandeln. Das Verlangen wurde gegenüber der Bahn nach dem Beschluss am 02.07.2012 nochmals bestätigt.

Der Neubau der EÜ (Eisenbahnüberführung) über die Weikersdorfer Hauptstraße (FÜ 22) war durch die DB Netz AG ursprünglich in 2014 vorgesehen. Die Bahn hat nun jedoch mitgeteilt, dass der EÜ-Neubau nicht in 2014 erfolgen wird. Darüber hinaus beabsichtigt die DB Netz AG, die straßenbauseitig erforderlichen Maßnahmen im Bereich der Brücke an den Straßenbaulastträger abzugeben, was technisch und verkehrlich gesehen ein Problem darstellt. Nach Fertigstellung der Eisenbahnüberführung wäre die Durchfahrtshöhe im Bereich der neu errichteten Brücke temporär noch geringer als im Bestand, was nicht akzeptabel wäre. Technisch ist es erforderlich, dass der straßenbauseitige Ausbau der Kreisstraße im Bereich der Brücke im Rahmen der Brückenbaumaßnahme mit bewerkstelligt wird.

Durch die Verwaltung wurde eine Kreuzungsvereinbarung erstellt die bereits vorab mit der DB abgestimmt wurde. Derzeit wird die Vereinbarung mit der Regierung von Mittelfranken abgestimmt.

## Ausbau der OD Roßtal/Weiterdorf

Ein Vollausbau als straßenbauliche Maximalvariante stellt einen massiven Eingriff in die bestehende Bebauung dar. Da zu erwarten steht, dass der erforderliche Grunderwerb (siehe Ausbau OD Burggrafenhof) wohl nicht vollumfänglich beigebracht werden kann, muss der Ausbaum-fang wohl auf das tatsächlich realisierbare Maß reduziert werden. Ein sog. „reduzierter“ Ortsdurchfahrten-Ausbau bedeutet aber nicht zwangsläufig auch geringere Kosten im Vergleich zu einem Vollausbau. Insofern sind untenstehend nur die Kosten für einen Vollausbau angegeben. Der bauliche Umfang für einen reduzierten Vollausbau kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden und ergibt sich im Rahmen der anstehenden Gespräche mit dem Markt Roßtal. Der KT-Beschluss hat des Weiteren festgelegt, dass in der Ortsdurchfahrt ein zuwendungsfähiger Vollausbau angestrebt werden soll. Falls es zu grunderwerbsmäßigen Problemen kommen sollte, sei ein „reduzierter“ Vollausbau (geringere Gehwegbreiten oder keine Gehwege) vorzunehmen.

Der Abschnitt OD Weitersdorf soll nicht mehr Teil des Projektes sein sondern im Zuge des geplanten Dorferneuerungsverfahrens behandelt werden. Der Markt Roßtal wurde informiert, dass der Landkreis mindestens 2 Jahre vor beabsichtigter Umsetzung um Mitteilung der Erkenntnisse aus dem Verfahren bittet, um entsprechend reagieren zu können was den Grunderwerb, Beteiligung/Abstimmung Straßenausbau und Zuwendung betrifft. Am 19.03.2013 fand ein informativer Austausch zwischen Markt Roßtal, Mitgliedern der Dorferneuerungsgemeinschaft und dem StBA-N statt. Die Dorferneuerungsgemeinschaft möchte die Empfehlungen des StBA planerisch umsetzen und wird sich wieder melden. Als nächster Schritt steht die Abstimmung einer Zeitschiene an

### Grobe Kostenschätzung (anhand von vorläufigen Angaben der Bahn!):

Eine Zuwendungsfähigkeit ist grundsätzlich dann gegeben, wenn eine Verbesserung erreicht wird. Dies wird hier sowohl beim Straßenbau als auch bei der Eisenbahnüberführung angestrebt

|                                                                        |                |
|------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Baukosten Ausbau der OD (vereinfachter Kilometersatz)                  | 1.500.000 €    |
| Sonstiges (LBP, Wasserrecht, Ausstattung, Prüfungen, Vermessung, usw.) | 100.000 €      |
| Neubau EÜ (ohne Verwaltungs- und Planungskosten der Bahn)              | 990.000 €      |
| Verwaltungskosten (7 %)                                                | 180.000 €      |
| Grunderwerb                                                            | 200.000 €      |
| -----                                                                  |                |
| Gesamtkosten                                                           | 2.970.000 €    |
| davon Anteil Landkreis                                                 | 1.754.000 €    |
| Anteil Markt                                                           | 950.000 €      |
| Anteil DB Netz                                                         | 266.000 €      |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil):     | ca. 569.000 €) |

(Kostenschätzung unverändert)

Es handelt sich hierbei um Grobkosten, die anhand von vereinfachten Kilometer-Kostensätzen und vorläufigen Angaben der Bahn ermittelt wurden. Verwaltungs- und Planungskosten der Bahn sind hierbei noch nicht berücksichtigt, so dass diese nur als grobe Richtschnur dienen können. Der endgültige Umfang der Maßnahme ist noch nicht abgesteckt, so dass auch die Straßenbaukosten nur als vorläufige Angaben angesehen werden können.

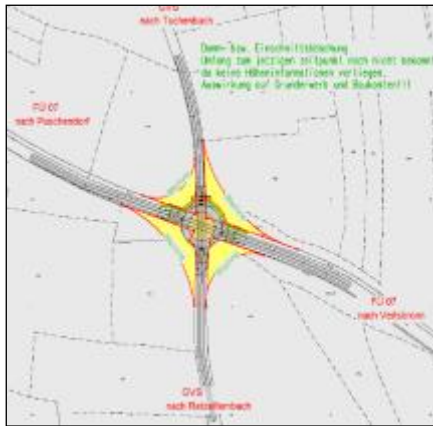
**Vorschlag der Verwaltung:**

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB Netz AG die weitere Zeitschiene abzuklären. Hierzu sollen seitens der Verwaltung die „Verhandlungen“ mit der DB hinsichtlich der Ausführung der Kreuzungsmaßnahme (und evtl. notwendig werden- den temporären Maßnahmen) weitergeführt werden.**
- 2. Der Ausbau der OD Roßtal soll unabhängig hiervon im Jahr 2015 erfolgen.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Markt Roßtal eine mögliche Zeitschiene für die Dorferneuerungsmaßnahme in Weitersdorf zu entwickeln.**

## **1.5. FÜ 7 Umbau der Kreuzung GVS Tuchenbach – Retzelfembach (2015)**

Diese Maßnahme wurde durch den Wunsch der Gemeinde Puschendorf initiiert. Die Kreuzung der Kreisstraße FÜ 7 mit der Gemeindeverbindungsstraße Tuchenbach – Retzelfembach ist seit Jahren immer wieder in den Fokus der Unfallkommission des Landkreises Fürth geraten. Im Rahmen der Unfallkommissionsarbeit wurden bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation unternommen (Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h, Verbesserung der Sichtverhältnisse im Kreuzungsbereich zusammen mit der SM Ammerndorf, Maßnahmen zur Verhinderung des Nachwachsens von Pflanzen im Bereich der Sichtdreiecke, große Vorwegweiser, usw.). Bedauerlicherweise kommt es nach wie vor zu kritischen Situationen (sog. Beinahe-Unfälle) im Kreuzungsbereich. Nach Prüfung der Unfalldatenbank sind im Bereich der Kreuzung im Zeitraum vom 01.01.2009 bis 29.02.2012 insgesamt 6 Unfälle verzeichnet worden, in der Folgezeit gab es noch zwei weitere Unfälle. Bei diesen 6 Unfällen handelt es sich ausschließlich um den Unfalltyp „Einbiegen/Kreuzen“. Betroffen waren ein Schwerverletzter und sechs Leichtverletzte. Bei allen Unfällen war die Unfallursache war die Nichtbeachtung der Vorfahrt. Damit liegt zwar kein Unfallschwerpunkt gemäß Definition, aber dennoch eine deutliche Unfallauffälligkeit vor.

In einem gemeinsamen Vorgespräch mit den Beteiligten am 02.07.2012 wurden mögliche Lösungsvorschläge erörtert. Das Staatliche Bauamt hat daraufhin in einem ersten Schritt eine Skizze eines möglichen Kreisverkehrsplatzes angefertigt:



**Variante 1: Kreisverkehrsplatz**

An diesem Kreisverkehrsplatz wäre gemäß Kreuzungsrecht die Gemeinde Veitsbronn kostenbeteiligt. Da der Wunsch nach diesem Kreisverkehrsplatz aber primär von der Gemeinde Puschendorf ausgeht, wurde eine Kostenbeteiligung von Puschendorf anstelle von Veitsbronn ins Gespräch gebracht. Eine Kostenbeteiligung der Gemeinde Puschendorf wäre kommunalrechtlich möglich, abschließende Gespräche über die Höhe einer Kostenbeteiligung und die mögliche Ausgestaltung der hierfür erforderlichen Ausbaueinbarung sind allerdings noch zu führen.

Kosten Variante 1 Kreisverkehr(gemäß Grobkostenschätzung):

|       |                    |           |
|-------|--------------------|-----------|
| -     | Gesamtbaukosten:   | 835.000 € |
| -     | Verwaltungskosten: | 58.500 €  |
| -     | Grunderwerb:       | 45.000 €  |
| ----- |                    |           |
| -     | Gesamtkosten:      | 938.500 € |

**Variante 2: Kreuzungsumbau – Einbau von zwei Tropfen im Bereich der Einmündungen**

Durch die Unfallkommission des Landkreises Fürth (UKO) wurden alternative Lösungsvorschläge überprüft. Im Rahmen der Abstimmungen wurde als alternative Lösung ein Kreuzungsumbau - analog wie bei der Meistereimaßnahme 2012 bei Seckendorf - durch die UKO vorgeschlagen. Dies würde lediglich den Einbau von zwei Tropfen im Bereich der Einmündungen der GVS sowie Anpassungen des Kreuzungsbereiches erforderlich machen. Durch die Maßnahme würde die Erkennbarkeit der Kreuzung und Vorfahrtsregelung verbessert werden. Die Maßnahme wäre zwar nicht gleichwertig mit dem Sicherheitsgewinn die durch eine Kreisverkehrslösung erzielt werden kann, jedoch wären auch die aufzuwendenden Kosten für eine solche Lösung wesentlich geringer. Bis jetzt haben sich an der umgebauten Kreuzung in Seckendorf keine größeren Unfälle mehr ereignet. Auch bei dieser Lösung wäre ggfs. die Gemeinde Veitsbronn entsprechend dem Verhältnis der Straßenbreiten an den Baukosten zu beteiligen.

Kosten Variante 2 Einbau von zwei Tropfen (gemäß Grobkostenschätzung):

|       |                    |           |
|-------|--------------------|-----------|
| -     | Gesamtbaukosten:   | 218.500 € |
| -     | Verwaltungskosten: | 20.000 €  |
| -     | Grunderwerb:       | 10.000 €  |
| ----- |                    |           |
| -     | Gesamtkosten:      | 248.500 € |

Mi Schreiben vom 20.06.2013 hat die Gemeinde Veitsbronn mitgeteilt, dass aufgrund verkehrsrechtlicher Maßnahmen (Aufstellen eines Geschwindigkeitstrichters auf den Gemeindeverbindungsstraßen) an dieser Kreuzung seither dort keine Unfälle mehr zu verzeichnen waren. Nach Auffassung der Gemeinde besteht daher an dieser Kreuzung aktuell kein akuter Handlungsbedarf mehr. Die Gemeinde hat daher beantragt die derzeit in der Finanzplanung des Landkreises für 2014 bereits vorgesehenen Finanzmittel i.H.v. 100.000 € für diese Maßnahme für den von der Gemeinde als dringlicher eingestuften Kreisverkehr Bernbach (siehe nächster Programmpunkt 1.6) zu verwenden und diesen vorzuziehen. Dies würde de facto eine Verschiebung des Kreuzungsumbaus GVS Retzelfembach-Tuchenbach mit sich bringen.

Aus Sicht der Straßenbauverwaltung ist bei dieser Kreuzung, insbesondere mit Blick auf die Unfallsituation der vergangenen Jahre und unter dem Aspekt der Kreuzung auf freier Strecke, aber nach wie vor akuter Handlungsbedarf vorhanden. Eine Verschiebung dieser Maßnahme hinter den Kreisverkehr Bernbach sollte daher nicht in Erwägung gezogen werden. Um der Gemeinde dennoch hier entgegenkommen zu können wäre jedoch vorstellbar, beide Baumaßnahmen in 2015 durchzuführen. Voraussetzung hierfür wäre jedoch, dass die Gemeinde sich zeitnah bereit erklärt, ihren Kostenanteil am vorstehenden Kreuzungsumbau (Variante 2) zu übernehmen.

**Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Verwaltung wird beauftragt im Weiteren die Variante 2 zu untersuchen. Die Maßnahme soll im Bauprogramm für das Jahr 2015 vorgesehen bleiben.**

## 1.6. FÜ 7 / FÜ 17 Kreisverkehrsplatz Bernbach in Veitsbronn (2016)

Der Wunsch der Gemeinde Veitsbronn nach einem Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Nürnberger Straße / Fürther Straße in Bernbach wurde schon vor einigen Jahren an den Landkreis herangetragen. Nachdem die Kreuzung jedoch erst vor einigen Jahren umgebaut wurde und sich die Unfallsituation hierdurch entspannt hat, wurde der Handlungsbedarf hier weniger akut. Dennoch ereignen sich an dieser Kreuzung auch weiterhin Unfälle (meist Kleinunfälle). Das Staatliche Bauamt wurde daher beauftragt, einen ersten Grobentwurf zu fertigen:



Die Planungen für diesen Kreisverkehr wurden bereits im Vorfeld mit dem Bauherren des dort im letzten Jahr errichteten Einkaufsmarkts abgestimmt, so dass der Bau dieses Kreisverkehrs ohne nennenswerten Eingriff in den Einkaufsmarkt durchgeführt werden kann.

Die Baukosten für einen Kreisverkehr dieser Größenordnung belaufen sich auf ca. 450.000 Euro. Damit ergäben sich insgesamt

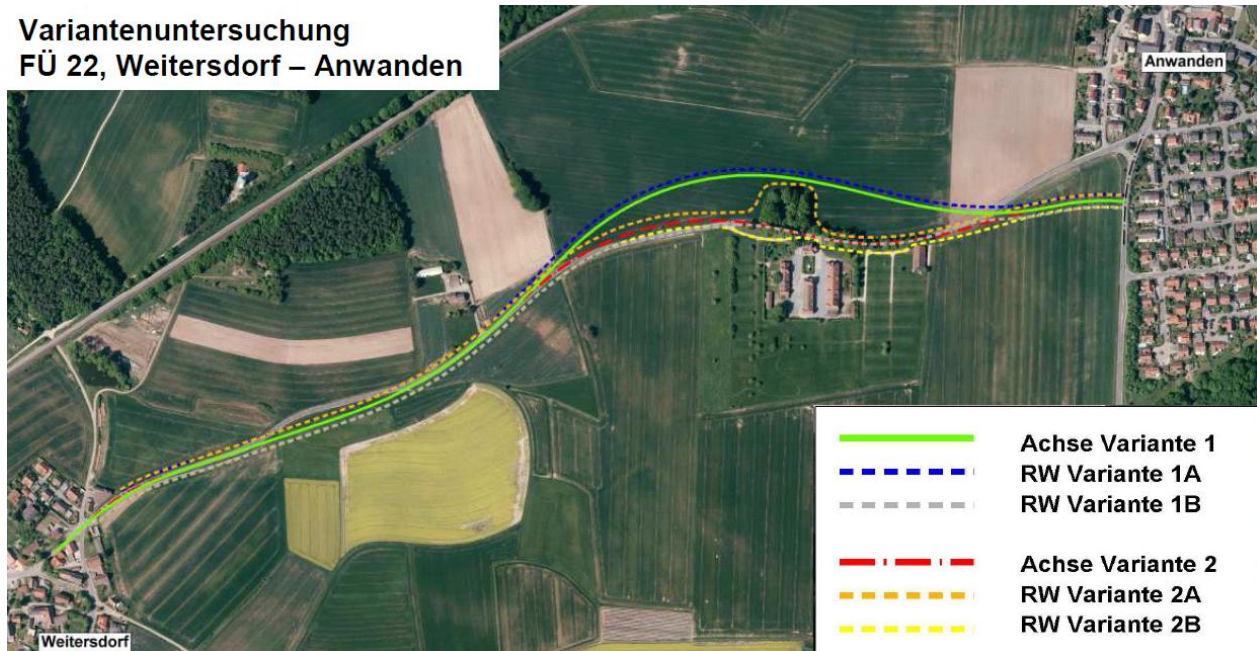
|                                                              |              |
|--------------------------------------------------------------|--------------|
| Baukosten                                                    | 450.000 Euro |
| Verwaltungskosten                                            | 35.000 Euro  |
| Grunderwerb (?)                                              | 50.000 Euro  |
| Gesamt                                                       | 535.000 Euro |
| (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen : ca. 191.000 €) |              |

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

- 1. Der Kreisverkehrsplatz Bernbach soll weiterhin für das Jahr 2016 im Bauprogramm des Landkreises vorgesehen bleiben.**
- 2. Sofern sich die Gemeinde Veitsbronn zeitnah bereit erklärt, den Umbau der Kreuzung FÜ 7 / GVS Retzelfembach-Tuchenbach (sh. Punkt 1.5.) anteilig mitzutragen, kann dieses Bauprojekt auf das Jahr 2015 vorgezogen werden.**

## 1.7. FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden (2016)

### Variantenuntersuchung FÜ 22, Weitersdorf – Anwenden



Im Zeitraum vom 01.01.05 bis 31.05.09 ereigneten sich im Bereich Wolfgangshof insgesamt acht Unfälle, bei denen zwei Personen starben, acht schwer und fünf leicht verletzt wurden. Es handelt sich dennoch (noch) nicht um einen Unfallschwerpunkt (2006-2008) im Sinne der Richtlinien, da die Unfälle zeitlich versetzt waren. So gab es 2007 lediglich zwei Unfälle, die jedoch zwei Tote, zwei Schwer- und einen Leichtverletzten zur Folge hatten. Das Kriterium von drei Unfällen mit schwerem Personenschaden innerhalb von 3 Jahren wird damit nicht erfüllt. Allerdings gab es auch in der letzten Erhebungsperiode (2009 mit 2011) wieder zwei Schwerverletzte, so dass dieser Bereich schon nahe an einer echten Unfallhäufungsstelle liegt.

Nach Auffassung der Unfallkommission liegt der Ausgangspunkt der Unfälle bereits vor dem Wolfgangshof. Durch die unstetige Trassierung der Straße und dem Auf und Ab im Straßenverlauf werden bereits im Vorfeld die Bedingungen für ein späteres Abkommen von der Fahrbahn (im Bereich Wolfgangshof) gesetzt.

Eine reine Anpassung der Trassierung bzw. eine Kurvenbegradigung und ein Ausbau der FÜ 22 bis kurz vor den Wolfgangshof würde die gewünschte Verbesserung der Verkehrssicherheit nicht bewirken. Ein richtliniengemäßer und vor allem verkehrssicherer Ausbau der FÜ 22 im Bereich Wolfgangshof ist jedoch aufgrund der bestehenden Bäume und des Geländes des Wolfgangshofs schwierig. Die in der letztjährigen Fortschreibung des Straßenbauprogramms vorgeschlagene Lösung sah daher den abschnittswisen Neubau der Kreisstraße mit separat geführtem Geh- und Radweg am Wolfgangshof vor. Die damals geschätzten Kosten betrugen 2,67 Mio €. Die Verwaltung wurde beauftragt, im Rahmen der Detailplanung auf eine kostengünstigere Variante hinzuarbeiten.

### Weitere Entwicklung:

Faber-Castell möchte im Bereich der Einmündung der Kreisstraße FÜ22 in die FÜ 14 bei Anwenden ein Baugebiet ausweisen lassen. Hierzu wird derzeit ein Bebauungsplanverfahren „Anwenden West Faber Castell“ durchgeführt. Der Bebauungsplanentwurf sieht die Erschließung des Baugebietes über die FÜ 22 vor. Hierzu soll eine Linksabbiegespur in die FÜ 22 eingebaut werden. Ebenso ist eine Verlegung der FÜ 22 in südlicher Richtung im Einmündungsbereich in die FÜ 14 geplant. Die suboptimale Einmündungsausformung der FÜ 22 in die FÜ 14 könnte damit deutlich verbessert werden. Im Zuge der Kreisbaumaßnahme „FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden“ war ebenfalls eine Ertüchtigung dieses Knotenpunktes angedacht, die Planungen des von Faber-Castell gehen jedoch über den damals berücksichtigten Umfang eines Knotenpunktsumbaus hinaus, da die bisherigen Planungen des Landkreises die Lage der Kreisstraße FÜ 22 im Wesentlichen nicht verändert hätte. Daher wird gemäß aktueller Beschlusslage nur derjenige Kostenanteil durch den Landkreis mitgetragen, den er auch ohnehin für einen Knotenpunktsumbau investiert hätte (ca. 400 Tsd. Euro). Die darüber hinausgehenden Kostenanteile (Rückbau 100 Tsd. Euro, Linksabbiegespur 200 Tsd. Euro) sind durch den Investor zu tragen.



Gemäß Einschätzung des Staatlichen Bauamtes ist die Maßnahme inkl. des Knotenpunktsumbaus dem Grunde nach zuwendungsfähig. Nach Fokussierung einer Variante werden die entsprechenden Einzelheiten mit der Stelle Zuwendungswesen an der Regierung von Mittelfranken abgestimmt.

Nachdem die Zustimmung zu der Verlegung der Kreisstraße FÜ 22 in diesem Bereich dem Landkreis in seiner zu treffenden Variantenentscheidung für die Durchführung des Ausbaus der FÜ 22 nicht einschränken wird, hat der Kreistag in seiner Sitzung am 24.06.2013 dieser Verlegung bereits zugestimmt. Die möglichen Ausbauvarianten wurden dem Bauausschuss am 04.03.2013 vorgestellt, eine signifikante Reduzierung der Gesamtkosten konnte damit jedoch nicht erreicht werden. Die untersuchten Varianten wurden anschließend in einer Bewertungsmatrix verglichen, aufgrund der Ergebnisse dieses Vergleichs wurden im Weiteren nur noch die Varianten 1B und 2B weiter untersucht.

## Gegenüberstellung der Varianten (ohne Einmündung FÜ 22 / FÜ 14)

| Belang                                                        | Variante | 1 A                                                              | 1 B                                                                   | 2 A                                                                  | 2 B                                                                                                                  | nur G+R<br>(analog 2 A)           |
|---------------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Verkehrssicherheit:<br>Trassierung östlich Weitersdorf        |          | Neutrassierung<br>++                                             | sh. 1 A<br>++                                                         | Neutrassierung<br>++                                                 | sh. 2 A<br>++                                                                                                        | Bestand<br>--                     |
| Verkehrssicherheit:<br>Trassierung im Bereich<br>Wolfgangshof |          | Neutrassierung<br>++                                             | sh. 1 A<br>++                                                         | Bestand;<br>evtl. Geschwindigkeitsbeschränkung<br>erforderlich<br>-- | sh. 2 A;<br>weiteres Gefährdungspotential durch<br>G+R über Zufahrten (Sicht)<br>--                                  | Bestand<br>--                     |
| Ausbaustandard, Fahrbahnbreite                                |          | Fahrbahnbreite = 6,50 m<br>++                                    | Fahrbahnbreite = 6,50 m<br>++                                         | Fahrbahnbreite = ca. 4,90 m<br>--                                    | Fahrbahnbreite = ca. 4,90 m<br>--                                                                                    | Fahrbahnbreite = ca. 4,90 m<br>-- |
| Flächenversiegelung,<br>Flächenverbrauch                      |          | sehr hoch (Straße + G+R)<br>--                                   | hoch (Straße);<br>G+R auf Bestand<br>--                               | mittel (G+R);<br>Straße auf Bestand<br>0                             | kaum;<br>Straße + G+R auf Bestand<br>++                                                                              | mittel (G+R)<br>0                 |
| "optischer" Aspekt<br>(Bereich Wolfgangshof)                  |          | Rückbau der best. Straße<br>(-> Zufahrt Wolfgangshof)<br>+       | Rückbau der best. Straße<br>(-> G+R)<br>+                             | "Ausbau" mit Schutzplanken an Bäumen<br>wg. Verkehrssicherheit<br>-- | sh. 2 A;<br>zusätzlich G+R entlang<br>Grundstücksmauern + Scheune<br>--                                              | keine Beeinträchtigung<br>0       |
| Radwegeführung                                                |          | straßenbegleitend;<br>erhöhtes Sicherheitsgefühl f. Nutzer<br>++ | ansprechender für Nutzer, aber<br>vermindertes Sicherheitsgefühl<br>+ | unwegige Radwegeführung;<br>vermindertes Sicherheitsgefühl<br>--     | beengte Verhältnisse;<br>Konflikte zw. G+R und Zufahrten<br>--                                                       | sh. 2 A<br>--                     |
| Eingriff in historischen Bestand                              |          | ---                                                              | ---                                                                   | ---                                                                  | Eingriff in angrenz. Bebauung erf.<br>(geringe best. Breite); Bordstein +<br>Entwässer. erf.; VS-Pfl. Scheune?<br>-- | ---                               |
| Kosten                                                        |          | ca. 2,3 Mio. € <sup>1)</sup><br>0                                | ca. 2,1 Mio. € <sup>1)</sup><br>0                                     | ca. 2,1 Mio. € <sup>1)</sup><br>0                                    | ca. 2,2 Mio. € <sup>1)</sup><br>--                                                                                   | ca. 0,8 Mio. € <sup>1)</sup><br>0 |
| Summe                                                         |          | +5                                                               | +6                                                                    | -4                                                                   | -7                                                                                                                   | -4                                |

### Kosten:

In der Bauausschusssitzung am 10.04.2013 wurde von KR Schaa die Anfrage gestellt, dass die einzelnen Kostenanteile einzeln darzulegen seien. Daher wurde zugesagt, die Grobkostenpauschalermittlung anhand dieses Beispiels ausführlicher aufzuzeigen. Im Prinzip basiert jede Kostenermittlung – bis später bei der Zuwendungsantragerstellung oder in der Bauvorbereitung genauere Erkenntnisse vorliegen – auf Pauschalsätzen (die vom Innenministerium zur Verfügung gestellt werden):

| <b>Alte Kostenschätzung</b> | <b>Länge [km]</b> | <b>Pauschalsatz<br/>[Mio. Euro/km]</b> | <b>Kosten<br/>[Euro]</b> |
|-----------------------------|-------------------|----------------------------------------|--------------------------|
|                             |                   |                                        |                          |
| Ausbaubereich               | 0,60              | 1,000                                  | 600.000                  |
| Verlegungsbereich           | 0,85              | 1,300                                  | 1.110.000                |
| Radweg                      | 1,45              | 0,175                                  | 260.000                  |
| Anpassung Freileitung       |                   |                                        | 150.000                  |
| Umbau Knotenpunkt           |                   |                                        | 250.000                  |
| Summe                       |                   |                                        | 2.370.000                |
| Gerundet                    |                   |                                        | 2.400.000                |
| Verwaltungskosten           |                   |                                        | 170.000                  |
| Grunderwerb                 |                   |                                        | 100.000                  |
| Gesamt                      |                   |                                        | 2.670.000                |

(siehe Kostenermittlung im Bauprogramm 2013 ff.)

Aktuell liegen zusätzlich Kostenermittlungen des Büro Christofori (für den Bereich B-Plan Anwenden-West) vor, die den Genauigkeitsgrad insbesondere beim Ansatz für den Knotenpunktsbereich erhöhen (daher haben sich einzelne Ansätze zwischen Strecke und Knotenpunktsbereich teilweise verschoben). Beispielhaft wird die Ermittlung für die beiden noch im Rennen enthaltenen Varianten 1B und 2B vorgeführt (die Pauschalsätze berücksichtigen bereits die Fortschreibung 2013):

| <b>Variante 1B</b>     | <b>Länge [km]</b> | <b>Pauschalsatz<br/>[Mio. Euro/km]</b> | <b>Kosten<br/>[Euro]</b> |
|------------------------|-------------------|----------------------------------------|--------------------------|
|                        |                   |                                        |                          |
| Ausbaubereich          | 0,55              | 1,000                                  | 550.000                  |
| Verlegungsbereich      | 0,70              | 1,400                                  | 980.000                  |
| Radweg                 | 0,73              | 0,250                                  | 183.000                  |
| Anpassung Freileitung  |                   |                                        | 150.000                  |
| Umbau Knotenpunkt      |                   |                                        | 718.000                  |
| Rückbau Straße zum G+R | 0,45              | 0,080                                  | 36.000                   |
| Summe                  |                   |                                        | 2.617.000                |
| Verwaltungskosten      |                   |                                        | 183.000                  |
| Grunderwerb            |                   |                                        | 60.000                   |
| Gesamt                 |                   |                                        | 2.860.000                |

| Variante 2B           | Länge [km] | Pauschalsatz<br>[Mio. Euro/km] | Kosten<br>[Euro] |
|-----------------------|------------|--------------------------------|------------------|
|                       |            |                                |                  |
| Ausbau Alleebereich   | 0,65       | 1,200                          | 780.000          |
| Ausbau Bestand        | 0,55       | 1,000                          | 550.000          |
| Radweg                | 1,06       | 0,250                          | 265.000          |
| Anpassung Freileitung |            |                                | 150.000          |
| Umbau Knotenpunkt     |            |                                | 718.000          |
| Schutzplanken         |            |                                | 80.000           |
| Anpassung Gebäude     |            |                                | 70.000           |
| Entwässerung Wolfg.   |            |                                | 50.000           |
| Summe                 |            |                                | 2.663.000        |
| Verwaltungskosten     |            |                                | 186.000          |
| Grunderwerb           |            |                                | 40.000           |
| Gesamt                |            |                                | 2.889.000        |

In der Regel werden Kostenschätzungen nicht so detailliert wiedergegeben, da es teilweise schwierig ist, die verschiedenen Anteile und die Bezugsgrößen für Außenstehende plakativ zu visualisieren.

Beispiel: Knotenpunktskosten.

Erklärungsversuch: Im Ansatz von 2012 sind 250.000 Euro genannt. Diese Kosten beinhalten allerdings wesentlich weniger Strecken Anpassung (ca. 200 m), die dann in der Strecke aufgehen. Daher ist die Strecke im Vergleich zur neuen Schätzung länger. Rechnet man die Streckenlängen um, käme man bei einem entsprechend kürzerem Streckenansatz auf etwa 400.000 Euro für den Knotenpunktumbau. Die Vergleichbarkeit lässt sich ohne aufwendige Zusatzklärungen kaum darstellen. Daher wird eine detaillierte Kostenaufgliederung wie hier dargestellt ein Einzelfall bleiben.

Zusatzanmerkung: In den neuen Kostenansätzen wurden die vollen Knotenpunktumbaukosten inkl. Verlegung dargestellt (718.000 Euro). Selbstverständlich sind hier die 100.000 Euro für den Rückbau und die 200.000 Euro für die Linksabbiegespur abzuziehen, da diese nicht dem Landkreis zugeschlagen werden.

Gemäß letztjähriger Beschlusslage soll die Verwaltung kostengünstigere Varianten prüfen. Wie die oben dargestellte Aufstellung zeigt, ist eine kostengünstigere Variante (außer einer Nullvariante oder ausschließlich die Herstellung eines Radwegs) nicht möglich, da nur geringe Unterschiede bestehen.

Problematisch ist jedoch bei Variante 1B, dass diese die Flurstücke nördlich des Wolfgangshofs zerschneidet und so, einhergehend mit einem sehr hohen Flächenverbrauch, sehr unwirtschaftlich zu bearbeitende Restflurstücke entstehen würden. Dies wird von Seiten des dortigen Grundstückseigentümers äußerst kritisch gesehen.

Es wird daher aktuell noch die Möglichkeit einer verkehrsrechtlichen Zwischenlösung im Rahmen der Variante 2B untersucht. Hierbei soll die Kreisstraße auf der bisherigen Trasse verbleiben und der Geh- und Radweg zwischen den Alleegebäuden und dem Wolfgangshof durchgeführt werden. Nachdem dies nur dann möglich wäre, wenn im fraglichen Bereich keine Schutzplanken zwischen Straßen und Alleegebäuden angebracht werden müssen (nach RPS zwingend erforderlich), würde dies im dortigen Bereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h voraussetzen. Ob diese Lösung rechtlich überhaupt zulässig ist, wird derzeit noch geklärt. Eine abschließende Variantenentscheidung kann somit aktuell noch nicht erfolgen.

Obwohl eine reine Deckenbaumaßnahme wegen des dadurch entstehenden falschen Eindrucks einer gut ausgebauten und verkehrssicheren Straße von der Verwaltung sehr kritisch gesehen wird (wie auch schon in der vorgenannten Variantendarstellung im BA so vertreten), soll auf Antrag von Herrn KR Schaa gemäß Beschlussfassung im vorberatenden Bauausschuss ein reiner Deckenbau in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung ebenso wie der ausschließliche Bau eines Geh- und Radweges nochmals kostenmäßig dargestellt, sowie die rechtliche Zulässigkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung geprüft werden. Der Beschlussvorschlag wurde daher um den Punkt 3. erweitert.

**Vorschlag der Verwaltung:**

1. Das Projekt Ausbau und Neubau der FÜ 22 Weitersdorf – Anwenden mit Bau eines G+R soll für 2016 vorgesehen werden.
2. Eine Variantenentscheidung kann erst nach Klärung aller Randbedingungen getroffen werden.
3. Die Verwaltung ermittelt, die Kosten für den Geh- und Radweg sowie die Kosten einer Deckenbaumaßnahme auf der vorhandenen Bestandsstrecke mit Geschwindigkeitsbegrenzung und prüft deren rechtliche Zulässigkeit

## 1.8. FÜ 11 Beseitigung von 3 Bahnübergängen und Neubau einer Kreisstraße in Langenzenn (2016/2017 ?)



Abb. 1 (links): Gesamtübersicht der Maßnahmen „FÜ 11 Beseitigung 3 BÜ und Neubau Kreisstraße“ und „FÜ 17 Umbau eines BÜ“ im Zusammenhang mit der Langenzenner Nordumgehung  
Abb. 2 (rechts): FÜ 11 Beseitigung 3 BÜ und Neubau Kreisstraße

In Langenzenn an der Bleiche sollen 2 Bahnübergänge im Zuge der FÜ 11 und 1 Bahnübergang zur Fa. Koramic geschlossen werden und im Rahmen eines Ausbaus der Kreisstraße FÜ 11 bis zur Würzburger Straße ersetzt werden. Hierbei würde der vom Landkreis beschlossene Ausbau am Ziegenberg enden, die Zenn selbst würde nicht tangiert, ein Brückenbauwerk wäre nicht erforderlich (Abb. 3/4).

Baurecht soll mittels Bebauungsplan erreicht werden, mit der Erstellung des Bebauungsplans (Umfang: Beseitigung 3 BÜ mit Verlegung Kreisstraße FÜ 11) wurde auf der Grundlage eines Aufstellungsbeschlusses der Stadt Langenzenn das IB Wagner beauftragt

Die Stadt Langenzenn hat den ursprünglichen Aufstellungsbeschluss aufgehoben und einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst (neuer Umfang: Beseitigung 3 BÜ, Verlegung FÜ 11 mit Fortführung bis zur FÜ 17; Nordumgehung Langenzenn). Auftraggeber der neuen Planung ist nur die Stadt Langenzenn. Sowohl am Anschluss an die FÜ 11 (aufwendiges Brückenbauwerk mit abschnittsweiser Verlegung der Zenn) als auch am Anschluss an die FÜ 17 (Umbau zu einer Vollkreuzung) greift die städtische Planung der Nordumgehung erheblich in die bislang vom Landkreis beschlossenen Maßnahmen ein.

Da die Nordumgehung aus naturschutzfachlichen und wasserrechtlichen sowie bautechnischen Gründen als durchaus anspruchsvoll anzusehen ist, was die Realisierungswahrscheinlichkeit und den Zeithorizont der Nordumgehung schon in der Aufstellung des Bebauungsplans erheblich gefährden könnte, ist die Wahrscheinlichkeit gegeben, dass bei längerem Hinziehen der Planungsphase die Bahnübergänge seitens der DB unabhängig von straßenbaulichen Maßnahmen ertüchtigt werden („Nullvariante“). Da dies verkehrlich wohl die am wenigsten wünschenswerte Variante zur Lösung der Verkehrsprobleme „An der Bleiche“ ist, sollte diese unbedingt vermieden werden.

Der Landkreis sieht nach wie vor keine Notwendigkeit in der Realisierung der zusätzlich von der Stadt gewünschten Fortführung und hat daher auch keine dahingehenden Beschlüsse gefasst. Aus diesen Gründen hat der Landkreis die Aufteilung in zwei Abschnitte gefordert, was die Stadt mit ihren Beschlüssen – nachdem sie zwischenzeitlich dem Landkreis entgegengekommen war –wieder zurückgenommen hat. Der Landkreis hat auch in der Folge stets darauf bestanden, dass im Bebauungsplan die Anbindung beim BÜ Ziegenberg ohne Eingriff in die Zenn dargestellt wird.

Die bisherige (unvollständige) Kostenschätzung für diese Maßnahme betrug:

|                                                                       |               |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------|
| Bauleitplanung Bau-km 0 – 870 (ohne Unterführung):                    | 55.000 €      |
| Gesamtmaßnahme inkl. Bauleitplanung<br>(ohne Unterführung der Stadt): | 2.054.040 €   |
| hiervon Kostenanteil des Landkreises (inkl. Bauleitplanung):          | 788.300 €     |
| Verwaltungskosten StBA 7%                                             | ca. 105.000 € |
| Somit Gesamtkosten Landkreis:                                         | ca. 893.300 € |

*(Kosten nicht mehr aktuell wegen Überquerung Neubau eines Bahnübergangs und Lärmschutz)*

Der Beschluss des Kreistages vom 10.10.2011 hielt an der bisherigen Variante der Kreisstraßenverlegung an der Bleiche fest, hat der Stadt Langenzenn jedoch freigestellt, eine Nordumgehung (Fortführung bis zur FÜ 17) auf eigene Kosten (inkl. Unterhalt und inkl. aller Mehrkosten, die infolge der Nordumgehung auch im Bereich der Bleiche entstehen) zu planen und herzustellen.

Am 19.03.2013 fand eine Besprechung mit der Stadt Langenzenn und am 13.05.2013 eine Bürgerversammlung statt. Darin wurde deutlich, dass zumindest ein Bahnübergang auch weiterhin von den dortigen Bürgern gefordert wurde, so dass das Bebauungsplanverfahren wieder neu auf den Weg gebracht werden muss. Auch wurde deutlich, dass es in der Bevölkerung wohl erheblichen Widerstand gegen diesen Bebauungsplan gibt. Die Stadt Langenzenn hat daher ein Ratsbegehren beschlossen, in welchem Sie die grundsätzliche Haltung Ihrer Bürger abfragen wollte. Parallel dazu wurde aber auch ein Bürgerbegehren initiiert („Ja zum Schutz des Zenngrundes – keine Nordumgehung durch Wohngebiete“), dessen Zulässigkeit die Stadt auch zwischenzeitlich festgestellt hat. Das Rats- und das Bürgerbegehren sollen nach derzeitigem Kenntnisstand mit der Bundestagswahl am 22.09.2013 stattfinden. Das Bauleitplanverfahren Nr. 49 „Nordumgehung“ ist bis zur Entscheidung des Rats- und Bürgerbegehrens einstweilen ausgesetzt. Der Ausgang der beiden Begehren wird in der Kreistagssitzung nachgereicht. Weitere Beschlussfassungen können erst nach Vorliegen der Ergebnisse des Rats- und des Bürgerbegehrens erfolgen.

#### **Jüngste Entwicklung (noch nicht im Bauausschuss vorberaten):**

Im Rats- und im Bürgerbegehren sprachen sich jeweils die Mehrheit der gültigen Stimmen für die jeweiligen Anträge aus, die Stichfrage, welche Entscheidung in diesem Fall gelten soll, wurde mehrheitlich zugunsten des Bürgerbegehrens entschieden.

Damit muss die Stadt Langenzenn die Aufstellung eines Bebauungsplans Nr. 49 Nordumgehung mit dem geplanten Umgriff von der Würzburger Straße über den Ziegenberg bis zur FÜ 17 einstellen.

Für den Landkreis stellt sich nun die Frage, ob hierdurch auch die von ihm seit jeher favorisierte Variante von der Würzburger Straße nur bis zum Ziegenberg ebenfalls unmöglich geworden ist. Der abgewiesene Bebauungsplan ging über dieses Ausmaß deutlich hinaus, so dass die Auswirkungen des Bürgerentscheids erst noch eingehend geprüft werden müssen. Die Schaffung des Baurechts bleibt aber nach wie vor Grundlage für die Verlegung der FÜ 11 in diesem Bereich, Baurecht kann aber ausschließlich durch die Stadt geschaffen werden.

Bis dies abschließend diskutiert werden konnte, bleibt dem Landkreis nach wie vor nur das Festhalten an seinen bisherigen Beschlüssen. Es ist daher vorgesehen, dass der Landkreis erneut bei der Stadt die Aufstellung eines Bebauungsplans von der Würzburger Straße bis zum Ziegenberg anstrebt.

Ungünstigenfalls droht hier eine reine Ertüchtigung der Bahnübergänge durch die Bahn und die sog. Nullvariante.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Der Landkreis hält an seinen Beschlussfassungen in den Fortschreibungen der Bauprogramme 2012 und 2013 nach wie vor fest.**

### **1.9. FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2017)**

Durch die Stadt Zirndorf wurde an den Landkreis der Wunsch herangetragen, die Einmündung Weiherhof im Zuge der Kreisstraße FÜ 19, Wachendorf – Banderbach umzubauen, da die Überquerungswege sehr weit seien. Der Vorschlag der Stadt Zirndorf sieht einen vereinfachten Umbau der Einmündung und damit eine nicht richtlinienkonforme Anpassung des Knotenpunktsbereiches vor.

Mit Schreiben vom 05.06.2013 hat die Stadt Zirndorf die Verwaltung nochmals angeschrieben und zusätzlich den Einbau einer provisorischen Querungshilfe im Bereich der geplanten Fußgängerquerung vorgeschlagen. Die Stadt würde die Kosten für den Bau dieser provisorischen Querungshilfe übernehmen.

Die von der Stadt Zirndorf vorgeschlagene Fußgängerführung wird seitens der Verwaltung aufgrund von Sicherheitsbedenken **nicht befürwortet**. Um ein sicheres Queren der FÜ 19 durch Fußgänger/Radfahrer zu ermöglichen, wird seitens der Verwaltung ein richtlinienkonformer Umbau des Knotenpunktes mit Einbau einer Querungshilfe empfohlen.

Die Unfallstatistik zeigt zwar keine Unfallhäufung im Sinne der Unfalldefinition, jedoch eine Unfallsauffälligkeit. Am Knotenpunkt sind in den letzten 3 Jahren immer wieder Unfälle aufgetreten,

darunter auch eine Unfall mit einem Getöteten (Abbiegeunfall). Es gab auch kleinere Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern. Insofern spricht dies ebenfalls für einen richtlinienkonformen Umbau und gegen eine provisorische Lösung.



Abb.: Umbauvorschlag mit Darstellung der Querungsmöglichkeit

Die voraussichtlichen Gesamtkosten belaufen sich auf: (nach Grobkostenschätzung)

|                              |     |           |
|------------------------------|-----|-----------|
| Baukosten Querungshilfe      | ca. | 60.000 €  |
| Baukosten Linksabbiegespur   | ca. | 280.000 € |
| Anpassung Einmündung GVS     | ca. | 20.000 €  |
| Ausstattung                  | ca. | 18.000 €  |
| Kontrollprüfungen, Sonstiges | ca. | 25.000 €  |
| Verwaltungskosten            | ca. | 28.000 €  |
| -----                        |     |           |
| Gesamtkosten                 | ca. | 431.000 € |

Aufgrund der kalkulierten Kosten wird alternativ die Anlage eines dreiarmligen Kreisverkehrsplatzes untersucht. Dieser hätte eine Anpassung der GVS und des Geh- und Radweges zur Folge, würde mehr Grunderwerb benötigen als bei vorheriger Lösung. Vorbehaltlich weiterer Zwangspunkte aufgrund des Mehrflächenbedarfs würden sich folgende Kosten ergeben:

|                        |                                                    |
|------------------------|----------------------------------------------------|
| Kreisverkehr pauschal: | 450.000 Euro (Ausstattung, usw. bereits enthalten) |
| Anpassung GVS:         | 40.000 Euro                                        |
| Anpassung G+R:         | 30.000 Euro                                        |
| Grunderwerb (?):       | 10.000 Euro                                        |
| Verwaltungskosten:     | 35.000 Euro                                        |
| Gesamt                 | 565.000 Euro                                       |

Eine eventuelle Kostenbeteiligung der Stadt Zirndorf wäre noch zu prüfen.

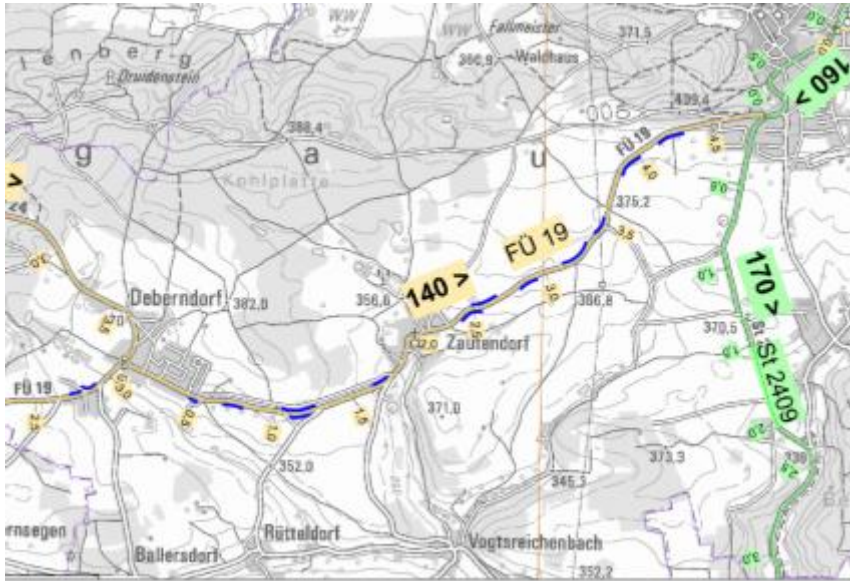
Nach Gegenüberstellung der beiden Varianten zeigt sich, dass die Einmündungsvariante unter weitest gehender Nutzung des Bestands die günstigere Lösung ist. Daher wird empfohlen, diese weiter zu verfolgen.

**Vorschlag der Verwaltung:**

- 1. Die Variante unter Beibehaltung der Einmündung mit Querungshilfe und Linksabbiegespur soll weiter verfolgt werden.**
- 2. Die Maßnahme soll im Bauprogramm für 2017 vorgesehen werden.**

## **2. Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)**

### **2.1. FÜ 19, Bankettsanierung Deberndorf – Cadolzburg (2014)**



Die Straßenmeisterei Ammerndorf schlägt als neue Mestreireimaßnahme die Verlegung von Rasengittersteinen im Bereich der Kreisstraße FÜ 19 zwischen Deberndorf und Cadolzburg vor. Die Ausbaubreite dieses Streckenabschnittes beträgt zwischen 5,30 und 5,60 m, was bei Begegnungsverkehr im Kurvenbereich häufig zum Abkommen von der Fahrbahn führt und auch Ursache einiger Verkehrsunfälle auf dem Streckenabschnitt war. Zwar werden die Straßenbankette regelmäßig von der Straßenmeisterei mit Mineralbeton aufgefüllt, jedoch ist dies nicht ausreichend, um derartige Unfälle wirksam zu verhindern.

Die Straßenmeisterei schlägt deshalb vor, die belasteten Innenkurven der Kreisstraße mit Rasengittersteinen auszulegen. Die vorgeschlagenen Bereiche sind in vorhergehendem Bild dargestellt.

Die Kosten der Maßnahme für Mineralbeton, Rasengittersteine, Baggararbeiten usw. würden sich auf ca. 40.000 € belaufen.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Straßenmeisterei wird beauftragt, die Straßenbankette in 2014 im Rahmen einer Mestreireimaßnahme zu sanieren.**

### **3. Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)**

#### **3.1. FÜ 6 Instandsetzung Geh- und Radwegebrücke bei Oberasbach (2014)**



Die Brückenprüfung 2008 der Geh- und Radwegebrücke im Zuge Kreisstraße FÜ 6 hat ergeben, dass einige Mängel bestehen, die die Standsicherheit, die Verkehrssicherheit und die Dauerhaftigkeit des Brückenbauwerkes beeinträchtigen. Die Instandsetzung und Belagserneuerung der Geh- und Radwegebrücke war bislang regulär im Bauprogramm für 2013 angedacht, da allerdings 2013 die Bibertbrücke erneuert wird, hat sich dieses Projekt beschlussgemäß auf 2014 verschoben.

Die geschätzten Gesamtkosten liegen unverändert bei 270.000 €.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Straßenbauverwaltung wird beauftragt, im Jahr 2014 die vorgeschlagene Instandsetzung der Geh- und Radwegbrücke in Oberasbach vorzunehmen.**

### 3.2. FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015 –neu)



Die Brückenprüfung hat die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus des Wellstahlrohres ergeben. Nähere Planungen wurden noch nicht durchgeführt. Zweckmäßig und kostengünstig wäre wieder ein Wellstahlrohr herzustellen, evtl. mit einer kleinen Bachverlegung, damit die Gewässerquerung etwas rechtwinkliger verläuft. Des Weiteren ist das Anbringen von fachgerechten Schutzeinrichtungen (Schutzplanken und Geländer) erforderlich.

Die voraussichtlichen Kosten belaufen sich auf etwa 375.000 Euro inkl. Verwaltungskosten.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Straßenbauverwaltung wird beauftragt, im Jahr 2015 den vorgeschlagenen Ersatzneubau der Bachbrücke Untermichelbach vorzunehmen.**

In der Sitzung des Bauausschusses wurde die Verwaltung weiterhin beauftragt, die Schäden am Bauwerk konkreter zu benennen und mögliche Alternativen zur geplanten Wellstahlkonstruktion zu prüfen.

### 3.3. FÜ 6 Sanierung der Unterbauten Brücke über die Jahnstraße (2016-neu)



Nachdem in den Jahren 2008/2009 bereits der Oberbau dieser Brücke erneuert wurde, hat die Brückenprüfung die Notwendigkeit von folgenden Maßnahmen ergeben:

- Es wurden auf den Auflagerbänken erhebliche Ablagerungen von Taubenkot angetroffen. Diese werden im Rahmen der Instandsetzung geräumt.
- Die Ablagerungen haben Betonschäden verursacht, welche instand zu setzen sind.
- Als Präventivmaßnahme gegen weitere Ablagerungen werden fehlende Taubenschutzgitter angebracht.
- Durch die nahe Fahrbahn haben sich am Fuß der Widerlager Chloridschäden ergeben. Diese sind noch genauer zu untersuchen. Als Instandsetzungsmaßnahme wird der schadhafte Beton mit Höchstdruckwasserstrahlen abgebrochen. Anschließend wird Spritzbeton aufgebracht. Schließlich werden die Widerlager mit einem Oberflächenschutzsystem beschichtet.

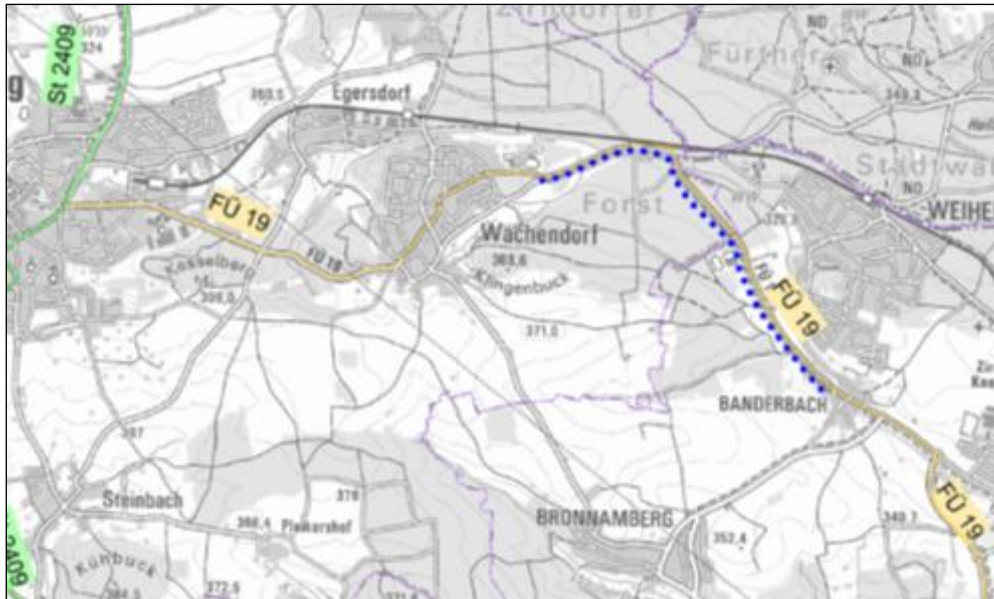
Die voraussichtlichen Kosten belaufen sich auf etwa 300.000 Euro inkl. Verwaltungskosten.

#### **Vorschlag der Verwaltung:**

**Die Straßenbauverwaltung wird beauftragt, im Jahr 2016 die vorgeschlagene Sanierung der Unterbauten der Brücke über die Jahnstraße vorzunehmen.**

## 4. Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig)

### 4.1. FÜ 19 G+R Wachendorf – Banderbach (2014-2015)



In der letztjährigen Fortschreibung des Radwegbauprogramms wurde die bituminöse Befestigung dieses Weges für das Jahr 2014 vorgesehen. Dieser Weg ist nur auf einem kurzen Stück von Banderbach aus kommend bituminös befestigt und im waldbegleitenden Bereich nur mit wassergebundener Decke ausgeführt. Der unzureichende Zustand der Wegefläche (Durchwurzelungen) lässt sich mit normalen Unterhaltsmitteln nicht mehr beheben. Im unbefestigten Bereich ist dieser Weg zwischenzeitlich nur noch ca. 1 m breit, so dass bereits vor einigen Jahren die Ausweisung dieses Weges von einem Geh- und Radweg auf einen reinen Gehweg (mit Zusatz Radfahrer frei) zurückgenommen werden musste.

Eine Verbesserung des Wegezustands und vor allem der Verkehrsverhältnisse lässt sich nur durch einen richtliniengemäßen Ausbau dauerhaft erreichen. Allerdings ist die Situation bei diesem Weg aufgrund der teilweisen Lage in einem Wasserschutzgebiet und im Bannwaldbereich bei gleichzeitig sehr schmaler Grundstücksbreite des bisherigen Weges sehr schwierig.

Momentan sind zwischen der Kreisstraße und dem vorhanden Gehweg keine Entwässerungseinrichtungen vorhanden. Um einen dauerhaften befahrbaren Geh- und Radweg herzustellen, ist es notwendig für eine richtliniengemäße Entwässerung der Kreisstraße und des neu ausgebauten Geh- und Radweges zu sorgen. Es wird angestrebt, die Versickerung des Oberflächenwassers breitflächig über die Böschungsschulter erfolgen zu lassen, was unter Umständen die Durchführung ohne ein Wasserrechtsverfahren möglich macht. Wird ein Wasserrechtsverfahren dennoch erforderlich, würde die vorhandene Breite (Grünfläche und Gehweg) nicht ausreichen, um die Entwässerungsmulden und den Geh- und Radweg ohne zusätzlichen größeren Grunderwerb auszuführen. Erschwerend kommt hinzu, dass Teile dieses Weges im Bannwaldbereich liegen, was Rodungen erheblich erschwert und auch die dann notwendigen Ersatzaufforstungen wegen der Knappheit der hierfür in Frage kommenden Flächen sehr teuer macht.

Derzeit finden Gespräche mit Gesundheitsamt, Wasserrechtsbehörde und Wasserwirtschaftsamt statt, um die Versickerung im Wasserschutzgebiet abzustimmen. Vorbehaltlich eines positiven Ausgangs der Gespräche und einer erfolgten Zustimmung kann auf ein aufwendigeres Entwässerungssystem, was eine erhebliche Umplanung, ein Wasserrechtsverfahren und Grunderwerb sowie Rodungen im Bannwaldbereich zur Folge hätte und dazu führen würde, dass die Maßnahme 2014 nicht mehr realisierbar wäre, verzichtet werden. Auch konnten hier noch keine Grunderwerbsverhandlungen geführt werden, da der Umfang des Grunderwerbs maßgeblich vom Flächenbedarf der Entwässerungseinrichtungen abhängt.

Nach Rückfrage bei der Regierung ist ein richtliniengemäßer Ausbau des nicht befestigten Gehweges als Geh- und Radweg grundsätzlich zuwendungsfähig.

Kosten (gemäß Grobkostenschätzung):

**Variante: Ausbau Geh- und Radweg**

|       |                                                                    |                |
|-------|--------------------------------------------------------------------|----------------|
| -     | Gesamtbaukosten:                                                   | 378.000 €      |
| -     | Landschaftspflegerische Maßnahmen                                  | 20.000 €       |
| -     | Verwaltungskosten:                                                 | 28.000 €       |
| -     | Vermessung                                                         | 15.000 €       |
| -     | Kleinleistungen, Sonstiges                                         | 24.000 €       |
| -     | Grunderwerb:                                                       | 50.000 €       |
| <hr/> |                                                                    |                |
| -     | Gesamtkosten:                                                      | 515.000 €      |
|       | Kosten für Landkreis Fürth:                                        | 515.000 €      |
|       | (Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): | ca. 181.000 €) |

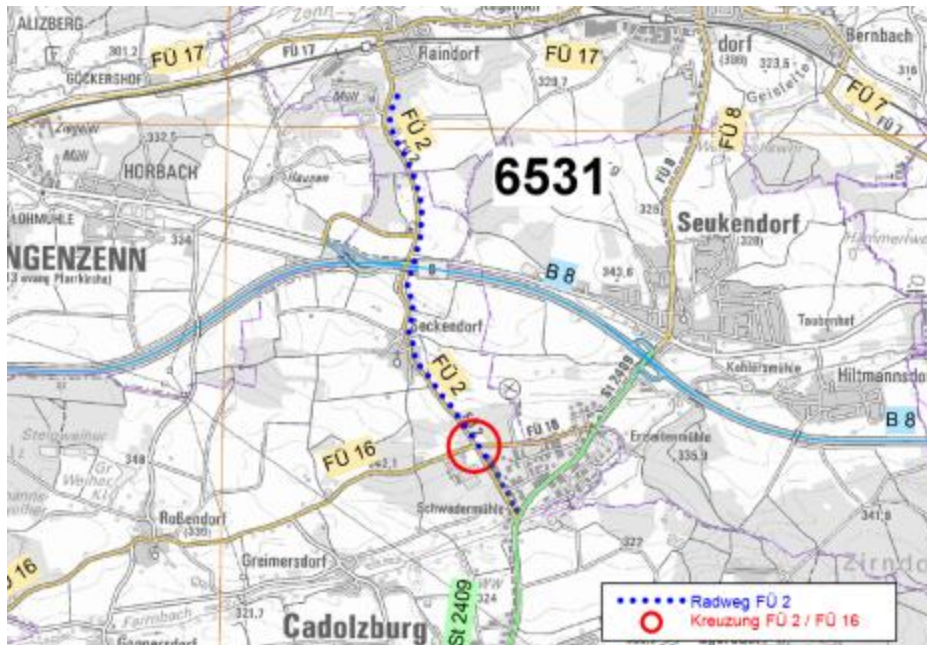
*(bisherige Kostenschätzung: 955.000 €).*

Dennoch soll trotz der Fülle der noch abzuklärenden Detailfragen auch weiterhin versucht werden, dieses Projekt im Jahre 2014 zu realisieren.

**Vorschlag der Verwaltung:**

- 1. Die Maßnahme soll grundsätzlich auch weiterhin für 2014 vorgesehen bleiben. Hierfür wurde ein Zuwendungsantrag am 01.09.2013 eingereicht.**
- 2. Sollten sich die zum Bau notwendigen Voraussetzungen nicht mehr rechtzeitig sicherstellen lassen, so muss der Bau dieses Weges auf das Jahr 2015 verschoben werden**

## 4.2. FÜ 2 G+R Schwadermühle – Seckendorf – alte B 8 (– Raindorf) (2015/2016)



Im bisherigen Bauprogramm des Landkreises ist der Neubau dieser Radwegeverbindung für die Jahre 2015 (Abschnitt Seckendorf – Schwadermühle), bzw. für das Jahr 2016 (Abschnitt Seckendorf – Raindorf) vorgesehen gewesen. Die Führung des Geh- und Radweges ist baulich nur auf der Ostseite der FÜ 2 möglich, wobei die genaue Trassierung erst noch festzulegen ist.

In der Diskussion über diesen Geh- und Radweg wurde bereits in der letztjährigen Fortschreibung des Straßen- und Radwegebauprogramms deutlich, dass erhebliche Zweifel an der Akzeptanz des zweiten Bauabschnitts bestehen, da hier starke Steigungen überwunden werden müssten. Die Verwaltung hat daher mögliche Alternativen ins Auge gefasst, die insbesondere davon ausgehen, dass der eigentliche Ziel- und Quellpunkt des dort stattfindenden Fußgänger- und Radverkehrs nicht Raindorf selbst, sondern Langenzenn ist:

- (1) Schwadermühle – Seckendorf und
- (2a) Seckendorf – alte B 8 (der Lückenschluss nach Langenzenn auf der alten B 8 nach Horbach wäre dann durch die Stadt Langenzenn zu bewerkstelligen)
- *optional:* (2b) Weiterführung alte B 8 – Raindorf (hier jedoch starke Steigung, aber auch hoher Schwerverkehr)

Der Abschnitt (1) soll in 2015 hergestellt werden. Der Abschnitt (2a) wäre für 2016 sicher sinnvoll, würde jedoch eine Weiterführung durch die Stadt Langenzenn erfordern. Der Abschnitt (2b) würde über eine starke Steigungsstrecke führen. Einerseits stellt dies die Nutzungsbereitschaft der Radfahrer in Frage, andererseits ist insbesondere bei starken Steigungsstrecken und bei hohen Schwerverkehrsanteilen eine Trennung der Verkehrsarten verkehrssicherer. Die Verwaltung empfiehlt daher zunächst die Kooperationsbereitschaft der Stadt Langenzenn für die Wei-

terführung der Variante (2a) zu erfragen. Bei negativem Ausgang kann bei der Landkreis bei der Fortschreibung 2015ff. die Weiterverfolgung der Variante (2b) beschließen.

Der 2012 durchgeführte Knotenpunktsumbau mit der FÜ 16 hat den zukünftigen Radweg bereits baulich berücksichtigt.

Kosten (gemäß Grobkostenschätzung) für gesamte Ausbaulänge:

**Variante: Neubau Radweg**

|       |                             |             |
|-------|-----------------------------|-------------|
| -     | Gesamtbaukosten:            | 1.180.000 € |
| -     | Verwaltungskosten:          | 85.000 €    |
| -     | Grunderwerb:                | 100.000 €   |
| <hr/> |                             |             |
| -     | Gesamtkosten:               | 1.365.000 € |
|       | Kosten für Landkreis Fürth: | 1.365.000 € |

(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen bei Maximallösung): ca. 488.400 €)

*(Kostenschätzung unverändert).*

**Vorschlag der Verwaltung:**

1. Der Abschnitt (1) soll in 2015 verwirklicht werden. Dazu sollen die Zuwendungsunterlagen bis zum 01.09.2014 erstellt werden.
2. Der zweite Teil der Maßnahme soll im Jahr 2016 umgesetzt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die Kooperationsbereitschaft der Stadt Langenzenn hinsichtlich Lösung (2a) zu erfragen. Die Entscheidung für Variante (2a) oder (2b) erfolgt nach Klärung dieser Frage bei der nächsten Fortschreibung.