

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2015 bis 2018.

I Vorbemerkungen.....2

1 Allgemeine Themen.....	2
1.1 Umstufungskonzept Veitsbronn und Ausbau Nürnberger Straße	2
1.2 Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....	3
1.3 Querungshilfen an Kreisstraßen; Anträge von CSU und SPD	4
2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2014.....	6
2.1 FÜ 11 Ausbau der OD Burggrafenhof (Bauabschnitt II / 2014)	6
2.2 FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf (BA 3)	7
2.3 FÜ 19 G+R Wachendorf – Banderbach (2014)	8
2.4 FÜ 6 Instandsetzung Geh- und Radwegebrücke bei Oberasbach (2014)	9
2.5 FÜ 19 Bankettsanierung Deberndorf – Cadolzburg (Meistereimaßnahme 2014)	10
2.6 St 2245 Biberttalradweg und Brücke über die Bibert (2013/2014)	11
2.7 FÜ 9 Ausbau der OD Oberndorf (2014)	12
3 Deckenbaumaßnahme 2014.....	14
3.1 FÜ 9 Deckenbau von Oberndorf bis Kreden	14
3.2 FÜ 7 Siegeldorfer Str. / Nürnberger Str. in Veitsbronn	15

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2015 – 2018 16

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig).....	16
1.1 FÜ 7 / FÜ 17 Kreisverkehrsplatz Bernbach in Veitsbronn (2015)	16
1.2 FÜ 7 Umbau der Kreuzung GVS Tuchenbach – Retzelfembach (2015).....	17
1.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwanden (2017).....	19
1.4 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2017) und Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2018/19).....	21
1.5 FÜ 11 Ausbau an der Bleiche (2016)	24
1.6 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (20??)	25
1.7 FÜ 9 Ausbau der OD Kirchfarnbach (2017)	26
1.8 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2017).....	27
1.9 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2018 - neu)	28
1.10 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2018 - neu)	29
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....	30
2.1 Einmündung FÜ 19 in die St 2409 – Unterschlaubach / Beseitigung der Engstelle in der Kreisstraße.....	30
3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....	31
3.1 FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015)	31
3.2 FÜ 6 Sanierung der Unterbauten Brücke über die Jahnstraße (2016).....	31
3.3 Brückenerhaltungsmaßnahmen 2017	32
3.4 FÜ 11 Sanierung Zennbrücke (2018)	32
4 Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....	32
4.1 FÜ 2 G+R Schwadernmühle – Seckendorf – alte B 8 (– Raindorf) (2015/16)	32
4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf-Anwanden (2017/18)	34

I Vorbemerkungen

1 Allgemeine Themen

1.1 Umstufungskonzept Veitsbronn und Ausbau Nürnberger Straße

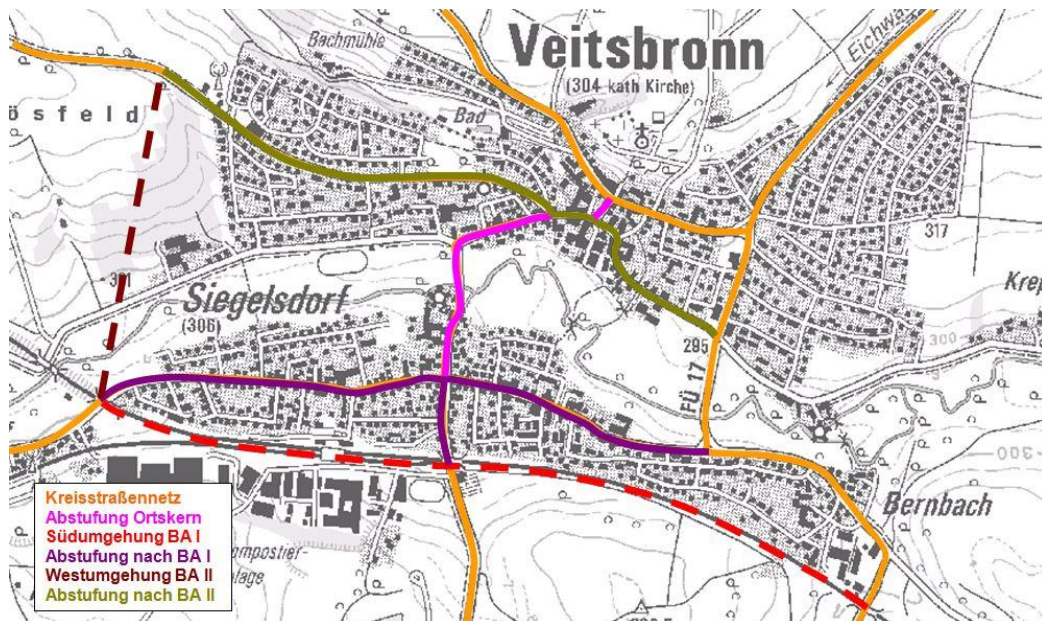


Abb.: Aktuelles Umstufungskonzept

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.

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 Puschendorf (westliche Umgehungsstraße Veitsbronn)

Eine vom StBA ausgearbeitete Umstufungsvereinbarung wird von der Gemeinde befürwortet, ihre Zustimmung ist aber von einer Aufnahme in ein städtebauliches Förderprogramm abhängig.

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.

Mittlerweile hat die Gemeinde Veitsbronn eine Machbarkeitsstudie für die Westumfahrung in Auftrag gegeben, für die Südumgebung laufen Vorbereitungen für das Planfeststellungsverfahren.

Das angedachte Umstufungsverfahren ruht somit einstweilen. Sobald sich hier neuere Erkenntnisse ergeben, wird die Verwaltung erneut berichten.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt dies zur Kenntnis.

1.2 Allgemeines zum Radwegebauprogramm

Die Verwaltung wurde beauftragt, alternative Radwegeverbindungen im Landkreis Fürth zu untersuchen. Für die Neuauftellung des Fachprogramms „Nachträglicher Anbau von Radwegen an Staatsstraßen“ wurden die Radwegeverbindungen zwischen den Hauptorten im Landkreis Fürth geprüft. Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs ist eine „baulastträgerübergreifende Radwegekarte“ die durch die Verwaltung erstellt wurde. Mittels dieser Karte wurden dann die bestehenden Lücken bzw. fehlenden Radwege festgestellt. Nach Auswertung der Karte 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.

Kriterien für die Beurteilung waren die überregionale Bedeutung eines Radweges, das Radfahrer- und Fußgängeraufkommen sowie das Verkehrsaufkommen auf der Straße, mögliche Lückenschlüsse im Radwegenetz und eine fehlende Ortsanbindung an den jeweiligen Gemeindehauptort.

Im Ergebnis wird folgender Weg in das Bauprogramm mit aufgenommen (siehe Punkt 4.2):

- FÜ 14, Großweismannsdorf - Anwandern

Folgende Radwegverbindungen wurden in die Zukunftsliste aufgenommen:

- FÜ 21, nördlich Obermichelbach
- FÜ 8, nördlich Tuchenbach

Bei den Radwegen an der FÜ 21 und FÜ 8 handelt es sich um Radwege die nur in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Erlangen-Höchststadt realisiert werden können. Der Landkreis

Fürth wird hierzu Kontakt mit dem Nachbarlandkreis aufnehmen und eine gemeinsame Realisierungsmöglichkeit dieser beiden Radwege abklären.

Es ist darüber hinaus vorgesehen, die Radwege auf der Zukunftsliste genauer nach den vor genannten Kriterien zu untersuchen und in den nächsten Jahren nach Bedarf zur Aufnahme in das Bauprogramm vorzuschlagen.

Vorschlag der Verwaltung:

Da für die nächsten Jahre ausreichend Maßnahmen vorhanden sind, soll vorerst nur der Radweg entlang der FÜ 14 Großweismannsdorf - Anwenden in die Fortschreibung aufgenommen werden.

Zur Klärung der Realisierbarkeit der in die Zukunftsliste aufgenommenen Radwege erfolgen in 2015 Abstimmungen mit den Gemeinden und den benachbarten Landkreisen. Im Bauprogramm 2016ff sollen dann weitere Radwege in das Bauprogramm aufgenommen werden.

1.3 Querungshilfen an Kreisstraßen; Anträge von CSU und SPD

Im Jahr 2013 haben zwei Kreistagsfraktionen darum gebeten, die Anordnung von Querungsinselfen im gesamten Kreisstraßennetz prüfen zu lassen. Für die Überprüfung der Einsatzkriterien sind eine genaue Ortskenntnis sowie eine Kenntnis des Querungsbedarfs an den betreffenden Streckenabschnitten bzw. Querungsstellen erforderlich. Von Seiten des Landkreises wurde deshalb beschlossen (KT 8. April 2014), eine direkte Abfrage bei den Kommunen durchzuführen. Mit dieser Erhebung soll ermittelt werden, wo die einzelnen Kommunen einen Bedarf von Querungsinselfen an Kreisstraßen in Ihrem Bereich sehen. Die Querungen sollen sich dabei im Zuge der Ortsdurchfahrt befinden. Von den Kommunen sollen sinnvolle und umsetzbare Vorschläge gemacht werden.

Anfang August 2014 wurden die Kommunen angeschrieben. Die Rückmeldungen konnten bis Ende Oktober bei der Straßenbauverwaltung eingereicht werden und brachten folgendes Ergebnis:

FÜ 2: Cadolzburg - OT Seckendorf, nördl. Ortseingang
FÜ 7/FÜ 17: Veitsbronn, Nürnberger Straße Ecke Weihergasse
FÜ 8: Seukendorf, Siegeldorfer Straße/Ecke Langenzennener Straße
FÜ 11: Langenzenn, Windsheimer Straße, gegenüber Firma Schweiger
FÜ 11: Langenzenn - OT Burggrafenhof, Ansbacher Straße, südl. Ortseingang
FÜ 11: Langenzenn - OT Keidenzell, auf Höhe Badestelle
FÜ 15: Roßtal, westl. Ortseingang
FÜ 17: Langenzenn, Burggrafenhofener Str. , nordöstl. Bei Erschließungsstraße Lindenturm
FÜ 17: Veitsbronn - OT Raindorf, Raindorfer Hauptstraße im Bereich Bushaltestelle
FÜ 19: Cadolzburg - OT Zautendorf, östl. Ortseingang
FÜ 19: Cadolzburg, Wachendorfer Straße Höhe Cadolto
FÜ 19: Cadolzburg - OT Deberndorf, östl. Ortseingang
FÜ 19: Cadolzburg - OT Zautendorf, west. Ortseingang
FÜ 22: Roßtal, Ortsausgang Richtung Clarsbach
FÜ 22: Roßtal, östl. Bahnhof, im Bereich des betreuten Wohnens
FÜ 22: Roßtal - OT Raitersaich, Ortsausgang Richtung Clarsbach

FÜ 22: Roßtal - OT Raitersaich, Ortsmitte

FÜ 22: Roßtal - OT Clarsbach, Ortsausgang Richtung Raitersaich

Etliche Kommunen haben auf diese Abfrage nicht reagiert. Diese werden vom Staatlichen Bauamt nochmals direkt kontaktiert um zumindest ein Fehlanzeige zu erhalten.

Die Straßenbauverwaltung nimmt die gemeldeten Vorschläge auf und bewertet diese im Dialog mit dem Landkreis und den betroffenen Kommunen. Dabei wird überprüft, ob die gewünschten Querungsiseln den erforderlichen Kriterien einer baulichen wie auch verkehrstechnischen Anordnung genügen.

Im Zuge dieser Bewertung soll unter Berücksichtigung der Aspekte Platzbedarf, Grunderwerb, Verkehrszahlen auf der Kreisstraße und dem erwarteten Querungsbedarf eine Prioritätenliste erstellt werden, welche in das normale Bauprogramm des Landkreises integriert werden soll.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung erstellt eine Prioritätenliste für Querungshilfen im Landkreis auf Grundlage der gemeldeten Querungshilfen der Kommunen und zeigt dabei auch die Kostenverteilung auf.

Diese Liste wird in das Bauprogramm 2016ff aufgenommen und sukzessive abgearbeitet.

2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2014

2.1 FÜ 11 Ausbau der OD Burggrafenhof (Bauabschnitt II / 2014)



Nach Abschluss der aufwändigen Kanalarbeiten im Jahr 2013 (BA I) konnten 2014 die Straßenbauarbeiten für die OD fertiggestellt werden. Nach einer Gesamtbauzeit von ca. 14 Monaten wurde die Ortsdurchfahrt von Burggrafenhof am 01.08.2014 offiziell eröffnet.

Im letztjährigen Bauprogramm 2014ff wurden die Gesamtkosten für die Maßnahme mit 1.849.590 € ermittelt. Der Kostenrahmen kann nach derzeitigem Abrechnungsstand eingehalten werden. Aktueller Stand:

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: (Kostenansatz zum Bauprogramm 2014 ff unverändert)		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 3)

Die Maßnahme wurde an die Fa. Leipold Bau GmbH, Heßdorf vergeben. Der Bau des 3. Abschnitts hat Mitte Mai 2014 begonnen.



Im Zuge der Bauarbeiten wurde festgestellt, dass der Baugrund im Bauabschnitt 3 wider Erwarten schlechter war, als durch die vorab gezogenen Kernbohrungen vorhersehbar. Unterhalb der bestehenden Straße wurde ein nicht tragfähiger Boden vorgefunden, der ausgebaut, entsorgt und gegen frostsicheres Material ausgetauscht werden musste. Die Verwaltung hat bereits gegenüber der Regierung von Mittelfranken diese Mehrkosten angezeigt, so dass auch diese Kosten größtenteils zuwendungsfähig sind. Weiterhin war die Umlegung der bestehenden Telekommunikations- und Versorgungsleitungen durch die Versorgungsunternehmen aufwändiger als angenommen.

Mitte November wurde der erste Abschnitt fertiggestellt, seitdem laufen die Arbeiten am zweiten, kürzeren Stück. Trotz der erwähnten Erschwernisse, hatte die Baufirma zugesichert, die Maßnahme bis Ende Dezember 2014 abzuschließen.

Das StBA hat der Firma gegenüber mehrmals angezeigt, den Einsatz von Personal und Gerätschaften zu überdenken, da der bisherige Umfang die Fertigstellung der Maßnahme in 2014 nicht gewährleistet.

Am 14.11.2014 hat die Firma erläutert, dass sich die Arbeiten ins Jahr 2015 erstrecken werden. Das StBA prüft nun die bauvertraglichen Konsequenzen.

Die Maßnahme muss im Jahr 2015 schnellst möglich umgesetzt werden.

Die Kreisstraße FÜ 19 muss im Winter auf jeden Fall befahrbar sein.

Aktualisierte Kostenaufstellung:

--	Gesamtbaukosten:	668.000 €
-	Verwaltungskosten:	48.000 €
-	Landschaftspfl. Begleitplan:	5.000 €

- Vermessung:	10.000 €
- Grunderwerb:	60.000 €
- Sonstiges	58.000 €

- Gesamtkosten:	849.000 €
<i>(bisherige Kostenschätzung Bauprogramm 2014ff 849.000 € (unverändert)).</i>	

Kosten für LK Fürth: 610.650 €

Anteil Beteiligte: 238.350 €

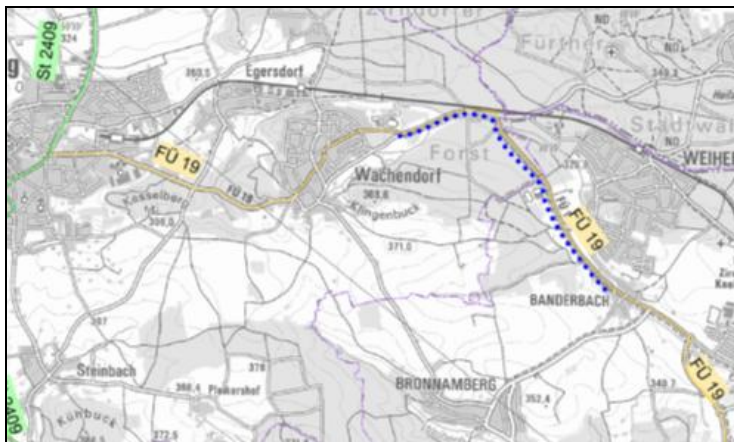
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): ca. 189.200 €)

Im Haushalt wurden für diese Maßnahme bisher 800 T€ bereitgestellt, ein weiterer Ansatz von 49.000 € war für 2015 vorgesehen. Der Kostenansatz bleibt zum Bauprogramm 2014ff unverändert.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.3 FÜ 19 G+R Wachendorf – Banderbach (2014)



In der letztjährigen Fortschreibung des Radwegbauprogramms wurde die bituminöse Befestigung dieses Weges für das Jahr 2014 vorgesehen. Der bestehende Weg war nur auf einem kurzen Stück von Banderbach aus kommend bituminös befestigt und im waldbegleitenden Bereich nur mit wassergebundener Decke ausgeführt. Der unzureichende Zustand der Wegfläche (Durchwurzungen) ließ sich mit normalen Unterhaltsmitteln nicht mehr beheben. Im unbefestigten Bereich war 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.

Der richtliniengemäße Ausbau des nicht befestigten Gehweges zu, Geh- und Radweg wird vom Freistaat Bayern nach GVFG gefördert.

Die Maßnahme wurde an die Fa. Hans Hirschmann, Treuchtlingen vergeben. Mit dem Bau des Radweges wurde Mitte Mai 2014 begonnen.

Der Radweg wurde Mitte Oktober 2014 fertiggestellt und am 03.11.14 für den Verkehr freigegeben.

Aktualisierte Kostenaufstellung:

Variante: Ausbau Geh- und Radweg

-	Gesamtbaukosten:	378.000 €
-	Landschaftspflegerische Maßnahmen	20.000 €
-	Verwaltungskosten:	28.000 €
-	Vermessung	15.000 €
-	Sonstiges, Kleinleistungen	24.000 €
-	Grunderwerb:	50.000 €
-	Gesamtkosten:	515.000 €
	Kosten für Landkreis Fürth:	515.000 €

(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): ca. 173.650 €)

(bisherige Kostenschätzung Bauprogramm 2014ff 515.000 € (unverändert)).

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis

2.4 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 Angebotseröffnung erfolgte am 11.06.2014. Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung am 30.06.14 der Vergabe der Bauarbeiten an den wirtschaftlichsten Bieter, der Firma Antritt-Bau GmbH, Arberg zu einem Bruttoangebotspreis von 113.620,01 € zugestimmt.

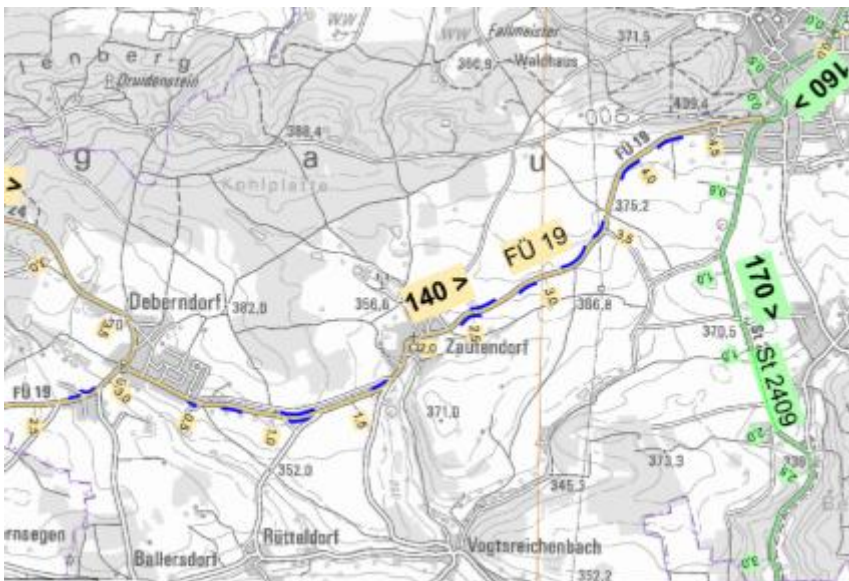
Mit dem Bau der Brücke wurde im August 2014 begonnen. Die Maßnahme wurde Mitte September 2014 fertig gestellt.

In der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms wurde die Maßnahme auf 270.000 € veranschlagt, nach Submission wurden die Gesamtkosten auf 135.000 € reduziert. Mit Vorliegen der Schlussrechnung kann nun davon ausgegangen werden, dass sich die Gesamtkosten abschließend auf ca. 120.000 € weiter reduziert haben.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis

2.5 FÜ 19 Bankettsanierung Deberndorf – Cadolzburg (Meistereimaßnahme 2014)



Der Kreistag hat im letztjährigen Bauprogramm der vorgeschlagenen Bankettsanierung zugestimmt. Die von der Meisterei sanierten Bereiche sind in vorhergehendem Bild dargestellt.

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 Maßnahme wurde Anfang September begonnen. Die Fertigstellung erfolgte Ende Oktober 2014.

Der veranschlagte Kostenrahmen in Höhe von 40.000 € konnte eingehalten werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.6 St 2245 Biberttalradweg und Brücke über die Bibert (2013/2014)



Der Landkreis hat im Jahr 2013/2014 gemeinsam mit den Gemeinden Großhabersdorf, Ammerndorf und der Stadt Zirndorf den Ausbau bzw. die Asphaltierung der wassergebundenen Abschnitte des Biberttradrweges entlang der St 2245 durchgeführt.

Der Ausbau des Biberttradrweges mitsamt der Bibertbrücke wird durch den Freistaat Bayern im Rahmen eines Sonderbaulastprogramms nach FAG gefördert. Nachdem der Landkreis selbst nicht zuwendungsberechtigt war, musste 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 zwischen dem Landkreis und den anderen Beteiligten geschlossen.

Teil der Maßnahme war die Erneuerung der Bibertbrücke (Firma Antritt) sowie die Radwegearbeiten (Firma Schulz, Buttenheim).

Gesamtkosten:

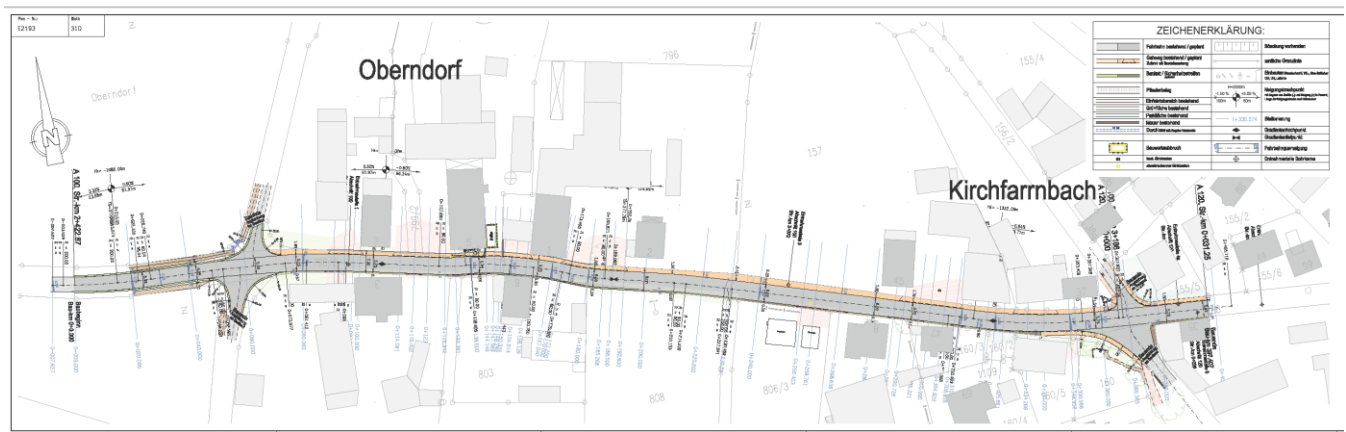
Die Gesamtkosten des Radwegeausbaus wurden von der Stadt Zirndorf unter Berücksichtigung des derzeitigen Abrechnungsstandes auf 1.262.600 € inkl. Brücke ermittelt (Ursprüngliche Kostenschätzung 1.772.000 €). Die Kostenverteilung für die einzelnen Kommunen stellt sich wie folgt dar:

Markt Dietenhofen:	3.700 €	
Gemeinde Großhabersdorf:	260.400 €	
Markt Ammerndorf:	298.700 €	
Stadt Zirndorf:	122.500 €	
Landkreis Fürth (G+R) Vorfinanzierung:	237.300 €	(Ursprüngliche Kostenschätzung 2014ff 265.000 €)
Landkreis Fürth (Brücke) Vorfinanzierung:	340.000 €	(Kostenschätzung unverändert zum Vorjahr)
Gesamt:	1.262.600 €	

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.7 FÜ 9 Ausbau der OD Oberndorf (2014)



Die FÜ 9 in Oberndorf/Kirchfarnbach (ca. 400 m) wies einen der schlechtesten Ausbauzustände der Kreisstraßen im Landkreis Fürth auf. Da der vorhandene Unterbau der Ortsdurchfahrt nicht ausreichend war, hat der Kreistag in der letztjährigen Fortschreibung des Straßen- und Radwegbauprogramms den Vollausbau der Ortsdurchfahrt in 2014 beschlossen.



Der Bau wurde im Juli 2014 begonnen und konnte am 02.12.2014 fertiggestellt werden.

Die Gesamtkosten für die OD-Maßnahme setzten sich wie folgt zusammen:

Gesamtbaukosten:	653.000 € (Gemeindeanteil: 152.000 €)	
Schadstellen OD Kirchfarnbach:	10.000 €	
Verwaltungskosten:	47.000 € (Gemeindeanteil: 10.000 €)	
Grunderwerb	40.000 € (Gemeindeanteil ca. 10.000 €)	
Gesamtkosten:	750.000 €	
	Kosten für Landkreis Fürth:	578.000 €
	Anteil Beteiligte:	172.000 €
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil):		ca. 217.000 €)

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

3 Deckenbaumaßnahme 2014

3.1 FÜ 9 Deckenbau von Oberndorf bis Kreden

Als diesjährige Deckenbaumaßnahme wurde die FÜ 9 von Oberndorf bis Kreden vorgesehen. Die Ausschreibung der Maßnahme OD Oberndorf und für die Deckenbaumaßnahme erfolgte gemeinsam, da dann Kosten für die Sperrung gespart und die verkehrlichen Behinderungen geringer gehalten werden können.

Der Kreisausschuss am 01.07.2014 hat der Vergabe der Arbeiten an die Fa. Richard Schulz Tiefbau GmbH, Buttenheim zugestimmt.



Die Deckensanierung erfolgte auf einer Länge von 1.115 m. Mit Beginn der Deckenbaumaßnahme wurde festgestellt, dass größere Fahrbahnteile als bei der Planung angenommen einen nicht tragfähigen Fahrbahnaufbau besaßen. Um eine nachhaltige Sanierung der Fahrbahndecke zu erzielen, musste zusätzlich zur Deckschicht eine Binderschicht auf die vorhandene Fahrbahndecke eingebaut werden. Man spricht hier von einem sogenannten „Teilausbau im Hocheinbau“. Die Gesamtkosten

für den Deckenbau setzen sich wie folgt zusammen.

-	Deckensanierungskosten:	(gem. Ausschreibung)	253.000 €
-	Mehraufwendungen für zusätzlich eingebaute Binderschicht		14.000 €
-	Verwaltungskosten:		19.000 €
-	Kostenanteil Beschilderung/Markierung		14.000 €
-	Gesamtkosten:		300.000 €

Mit dem Deckenbau hat die Fa. Schulz am 17.09.2014 begonnen. Die Arbeiten wurden Anfang Oktober 2014 abgeschlossen.

Die zusätzlich erforderlichen Mittel konnten über eine Rückstellung aufgefangen werden, so dass keine Haushaltsmittel im Vorgriff auf das Jahr 2015 in Anspruch genommen werden müssen.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis

3.2 FÜ 7 Siegeldorfer Str. / Nürnberger Str. in Veitsbronn



Wie mit der letztjährigen Fortschreibung des Straßen- und Radwegbauprogramms bereits berichtet, befand sich die Fahrbahndecke der Siegeldorfer Straße / Nürnberger Straße in Veitsbronn in dringend sanierungsbedürftigem Zustand, so dass hier schon seit längerer Zeit ein Deckenbau angedacht war. Bei gemeindlichen Kanalbauarbeiten hat sich aber herausgestellt, dass auch der Oberbau der Straße unzureichend ist, so dass hier eigentlich ein Komplettausbau erforderlich wäre.

Mit Schreiben vom 12.09.2013 (Eingang Landkreis: 20.09.2013) hat die Gemeinde mitgeteilt, dass sie einen Deckenbau für ein Teilstück der Siegeldorfer Straße gegen Zahlung einer Instandsetzungspauschale von 60.000 € in Eigenregie durchführen würde. Zunächst war nur die Sanierung der FÜ 7 zwischen der Puschendorfer Straße und dem Dorfplatz geplant (Bereich 1). Im Zuge des weiteren Planungsverlaufs wurde vorgeschlagen, die Maßnahme auf den Bereich 2 (s. Bild) auszudehnen.

Die Verwaltung wurde beauftragt eine Vereinbarung anzufertigen und mit der Gemeinde abzuschließen. Gemäß der Vereinbarung beauftragt die Gemeinde in Eigenregie die Sanierung der Kreisstraße. Der Landkreis Fürth beteiligt sich als Straßenbaulastträger der Kreisstraße FÜ 7 mit einem einmaligen Pauschalbetrag in Höhe von 60.000 Euro an dem Deckenbau im Bereich 1 und in Höhe von 87.000 Euro an dem Deckenbau Bereich 2. Mit den Pauschalbeträgen werden alle Verpflichtungen des Landkreises abgegolten. Die Vereinbarung wurde von der Gemeinde und der Verwaltung am 02.05./13.05.2014 unterzeichnet.

Der Bauausschuss hat am 03.06.2014 der pauschalen Beteiligung des Landkreises am Deckenbau zugestimmt.

Die Vergabe der Arbeiten erfolgte an die Fa. Raab, Ebensfeld Anfang Juli 2014.
Die Arbeiten wurden Mitte September fertig gestellt.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2015 – 2018

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig)

1.1 FÜ 7 / FÜ 17 Kreisverkehrsplatz Bernbach in Veitsbronn (2015)

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 zwischenzeitlich 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, die Planungen auszuarbeiten:



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

Die Planung wurde im Gemeinderat von Veitsbronn am 24. Juli 2014 vorgestellt und wurde positiv aufgenommen.

Der Zuwendungsantrag wurde fristgerecht zum 1. September 2014 bei der Regierung von Mittelfranken eingereicht.

Bislang war der Bau des Kreisels für das Jahr 2016 vorgesehen. Sofern sich die Gemeinde Veitsbronn bereit erklären würde, den Umbau der Kreuzung FÜ 7 / GVS Retzelfembach-Tuchenbach (sh. Punkt 1.2) anteilig mitzutragen, kann dieses Bauprojekt auf das Jahr 2015 vorgezogen werden.

Mit Beschluss des Gemeinderats vom 10.12.2014 hat die Gemeinde nunmehr der Kostenbeteiligung zugestimmt, so dass ein Bau im Jahre 2015 durchführbar wäre. Auch der bisherige Planungsablauf würde einen Bau 2015 ermöglichen.

Sofern die Grunderwerbverhandlungen erfolgreich abgeschlossen werden können (hier steht die Gemeinde aktuell in Verhandlungen) sollte der Bau daher bereits in 2015 realisiert werden.

Die Kosten für die Maßnahme wurden wie folgt ermittelt:

Baukosten	444.000 Euro
Verwaltungskosten	31.000 Euro
Grunderwerb	16.000 Euro
sonstiges	25.000 Euro
Gesamt	516.000 Euro
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen :	ca. 181.000 €)

(Bisherige Kostenschätzung: 535.000 €)

Vorschlag der Verwaltung:

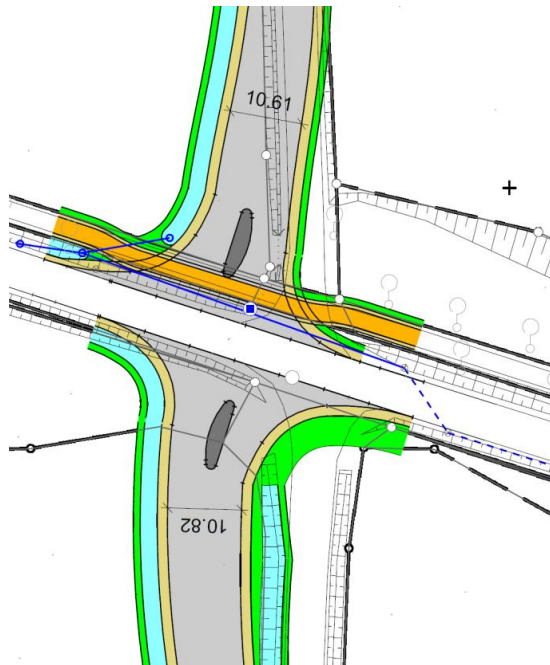
Der Kreistag nimmt die Zustimmung zur Kostenbeteiligung der Gemeinde Veitsbronn für den Umbau der Kreuzung FÜ 7 mit der GVS Tuchenbach-Retzelfembach zur Kenntnis und stimmt dem Bau des Kreisverkehrs Bernbach im Jahr 2015 zu.

1.2 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, jedoch kommt es bedauerlicherweise nach wie vor zu kritischen Situationen (sog. Beinahe-Unfälle) im Kreuzungsbereich (Unfalltyp „Einbiegen/Kreuzen“). Es liegt zwar kein Unfallschwerpunkt gemäß Definition, aber dennoch eine deutliche Unfallauffälligkeit vor.

Zur Entschärfung dieser Kreuzung wurde eingangs ein Kreisverkehrsplatz ins Gespräch gebracht. Dieser wurde jedoch u.a. aus Kostengründen (ca. 940.000 € Gesamtkosten) nicht weiterverfolgt.

Durch die Unfallkommission des Landkreises Fürth (UKO) wurden alternative Lösungsvor-



schläge 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 und so mit einem vergleichsweise geringeren Betrag (gegenüber dem Kreisverkehr) die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.

Baukosten	375.000 Euro	
Verwaltungskosten	25.000 Euro	
Grunderwerb	44.000 Euro	
Vermessung	10.000 Euro	
Landschaftspflege	10.000 Euro	
Gesamt	464.000 Euro	
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil):		ca. 116.500 €)

Die bisherige Kostenschätzung von 248.500 € hat sich aufgrund naturschutzfachlicher Belange (Naturdenkmal Alter Birnbaum) erhöht. Die GVS muss deutlich vom Baum abgerückt werden, um dessen Wurzelbereich nicht zu beeinträchtigen. Ebenso erhöhen sich die Kosten beim Grunderwerb.

Kostenteilung gemäß Kreuzungsrecht (Änderung einer höhengleichen Kreuzung: Aufteilung der Kosten gemäß Fahrbahnbreiten inkl. Radweg)

Anteil Landkreis: 69,5 %

Anteil Gemeinde: 30,5 %

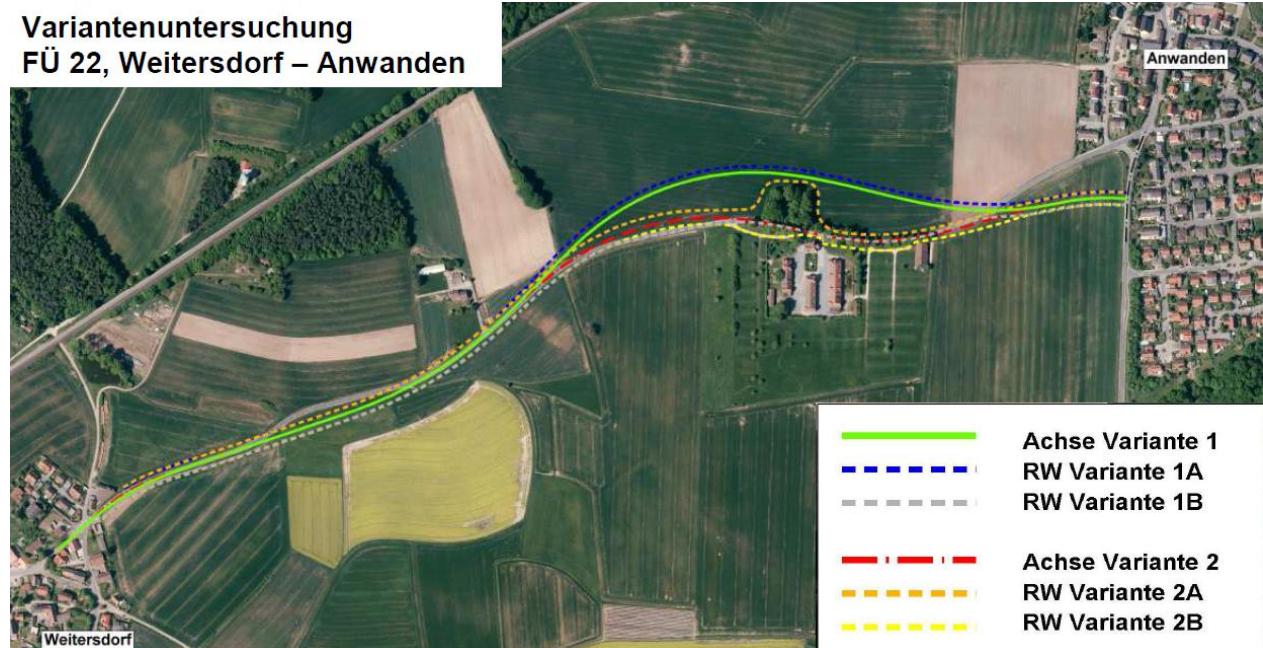
Der Gemeinderat von Veitsbronn hat mit Beschluss vom 10.12.2014 einer Kostenbeteiligung i.H.v. 30,5 % an den Gesamtkosten dieser Maßnahme zugestimmt, so dass von dieser Seite der Bau möglich geworden ist. Da die Gemeinde zudem an der anschließenden Gemeindeverbindungsstraße einen Deckenbau plant, wird derzeit geprüft, ob sich diese Maßnahmen verbinden lassen, da hierdurch Kostenvorteile für beide Beteiligte entstehen könnten.

Der Grunderwerb für diese Maßnahme konnte allerdings noch nicht ganz erfolgreich abgeschlossen werden, da mit einem Eigentümer bislang noch keine Einigung erzielt werden konnte. Die Verhandlungen werden aber noch fortgeführt.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll – vorbehaltlich des erfolgreichen Abschlusses der Grunderwerbsverhandlungen - im Bauprogramm für das Jahr 2015 vorgesehen bleiben.

1.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwanden (2017)



Im Bereich des Wolfgangshofs ereigneten sich im Zeitraum 01.01.05 bis 31.05.2009 einige sehr schwere Unfälle, bei denen zwei Personen starben, acht schwer und fünf leicht verletzt wurden. Jedoch fielen die Unfälle in unterschiedliche Erhebungsperioden, sodass dieser Abschnitt gemäß Definition kein Unfallschwerpunkt ist. Nach Auffassung der Unfallkommission liegt der Ausgangspunkt der Unfälle bereits vor dem Wolfgangshof von Weitersdorf her kommend bedingt durch die unstetige Trassierung der Straße und dem Auf und Ab im Straßenverlauf.

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 vollständig 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.

Generell soll im Zuge dieser Maßnahme auch ein neuer Geh- und Radweg zwischen Weitersdorf und Anwanden angelegt werden.

Das Staatliche Bauamt hat bereits mehrere Varianten für den Streckenverlauf im Bereich des Wolfgangshofs untersucht (siehe Bild Variantenuntersuchung).

Dabei wurden folgende Kosten ermittelt:

Variante 1A: ca. 2,3 Mio. €, Variante 1B: ca. 2,1 Mio. €

Variante 2A: ca. 2,1 Mio. €, Variante 2B: ca. 2,2 Mio. €

Da diese Varianten keine deutlichen Kostenunterschiede aufzeigen und in manchen Punkten deutliche Nachteile haben (Zerschneidung von Flurstücken, hoher Flächenverbrauch,...) kam die Idee auf, eine bestandsnahe Trasse neben der Allee zu überprüfen. Diese soll direkt nördlich der Baumreihe verlaufen und würde u.a. eine Zuschüttung des alten Klärteichs bedeuten.

Im Zuge der fortgeschrittenen Planungen wurde jedoch erkannt, dass hier entgegen erster Annahmen eine umfangreiche naturschutzfachliche Untersuchung benötigt wird. Bei diesen weiteren Untersuchungen ist nun auch die neue Kompensationsverordnung im Naturschutz zu berücksichtigen. Diese sieht Bestandsaufnahmen (sog. Nutzungstypenkartierung) von Flora und Fauna vor, die sich über ein ganzes Jahr erstrecken müssen. Der Ausgang einer solchen Bestandsaufnahme und v.a. die daraus resultierenden umfangreichen Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen sind im Vorfeld völlig offen.

Da nun abzusehen ist, dass wohl keine der drei Varianten eine befriedigende Lösung bringen wird, wurde die weitere Ausarbeitung der Variante 3 gestoppt.

Vielmehr ist nun der Ausbau auf Bestand (mit Kurvenanpassungen) und die Führung der Straße durch die Allee im Bereich des Wolfgangshofs die naheliegendste Lösung. Nach der Klärung des Grunderwerbs und weiterer naturschutzrechtlichen Punkten könnte ein Bau 2016 möglich sein.

Zum Neubau des Geh- und Radweges wird die oben erwähnte Nutzungstypenkartierung unausweichlich sein, ein Bau ist demnach vor 2017 nicht möglich.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sollte ein Ausbau der Straße und der Bau des Geh- und Radweges zeitgleich erfolgen.

Der Vollständigkeit halber sein erwähnt, dass eine reine Deckenbaumaßnahme zwischen Weitersdorf und dem Wolfgangshof ca. 400.000 € kosten würde, der Neubau eines Geh- und Radweges ca. 800.000 €. Ein reiner Deckenbau bringt allerdings keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Die höhere Verkehrsbehörde hat mitgeteilt, dass sie für die Anordnung von Tempo 50 im Bereich des Wolfgangshofs keine Rechtsgrundlage sieht. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen anstelle von Fahrzeug-Rückhaltesystemen sei zudem nicht zielführend, da zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bauliche Maßnahmen der Anordnung von Verkehrszeichen vorzuziehen seien.

Faber-Castell möchte im Bereich der Einmündung der Kreisstraße FÜ 22 in die FÜ 14 bei Anwenden ein Baugebiet ausweisen lassen. Hierzu wird derzeit ein Bebauungsplanverfahren „Anwenden West Faber Castell“ durchgeführt. Das neue Baugebiet soll über die FÜ 22 mittels Linksabbiegespur angeschlossen werden und die Kreisstraße in südliche Richtung verlegt werden.

Der Landkreis ist diesem Vorschlag gegenüber nicht abgeneigt, könnte durch die Verlegung auch die suboptimale Einmündungsausformung der FÜ 22 in die FÜ 14 damit deutlich verbessert werden, was im Zuge der Kreisbaumaßnahme „FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden“ ebenfalls angedacht war.



Gemäß aktueller Beschlusslage wird 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.

Eine weitere Verlegung der Kreisstraße nach Süden und die Ausbildung des Anschlusses an die FÜ 14 mittels Kreisverkehr wurden abgelehnt.

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

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Um weitere aufwändige und ergebnisoffene Planungen zu vermeiden, soll die Kreisstraße im Bereich des Wolfgangshofs weiterhin durch die Allee verlaufen und der Bereich zwischen Weitersdorf und dem Wolfgangshof bestandsnah ausgebaut werden (mit Kurvenbegradigungen).**
- 2. Für den Neubau des Geh- und Radweges wird gemäß der Kompensationsverordnung eine Nutzungstypenkartierung benötigt.**
- 3. Aus wirtschaftlichen Gründen werden beide Maßnahmen zeitgleich realisiert. Ziel ist 2017.**

1.4 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2017) und Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2018/19)



*Abb.: Ortsdurchfahrt Weitersdorf (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:

Die Eisenbahnüberführung an der FÜ 22 ist sanierungsbedürftig. Der Landkreis hat seinerseits in der Sitzung vom 28.02.2012 das Verlangen gestellt, ein neues Bauwerk mit einer lichten Höhe von 3,80 m und eine lichten Breite von 10 m zu fordern. Das Verlangen wurde gegenüber der Bahn nach dem Beschluss am 02.07.2012 nochmals bestätigt.

Am 28.07.2014 fand ein Abstimmungsgespräch der Verwaltung mit der DB statt. In diesem Gespräch hat die DB angezeigt, dass der Bau der EÜ durch DB im Jahr 2016 nicht sicher ist. Im Jahr 2016 sollen durch die Bahn „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ durchgeführt werden für die die Strecke bei Roßtal als Ausweichstrecke benötigt wird. Laut aktueller Aussage der DB (Dezember 2014) wird der Termin 2016 nicht gehalten werden. Die Sanierung der EÜ durch die DB muss daher auf 2017 verschoben werden. Mit der DB wurde eine Planungsvereinbarung geschlossen.

Ausbau der OD Roßtal/Weiterdorf

- Bauabschnitt IIa OD Roßtal und IIb OD Weitersdorf (Seniorenheim-EÜ)

Mit dem Markt Roßtal und der Verwaltung hat am 03.07.2014 ein Abstimmungsgespräch stattgefunden. Neue Vorschläge des Marktes aufgrund geänderter Verhältnisse (Erwerb Bahngrundstück, P+R, Gehweg südl. Kreisstraße beim Steinmetz) wurden in dem Gespräch vorgebracht und werden bei der Planung durch die Verwaltung berücksichtigt.

Der Baubeginn für die OD Maßnahme ist für 2018 vorgesehen.

Der KT-Beschluss hat festgelegt, dass in der Ortsdurchfahrt ein zuwendungsfähiger Vollausbau angestrebt werden soll. Falls es zu grunderwerbsmäßigen Problemen kommen sollte, soll ein „reduzierter“ Vollausbau (geringere Gehwegbreiten oder keine Gehwege) vorzunehmen. Insofern sind untenstehend die Kosten für einen Vollausbau angegeben.

- Abschnitt III OD Weitersdorf (Dorferneuerung)

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 Teilnehmergeinschaft und dem StBA-N statt. Die Teilnehmergeinschaft möchte die Empfehlungen des StBA planerisch umsetzen und wird sich wieder melden. Im Juli 2014 wurde der Vorstand der Teilnehmergeinschaft gewählt. Die Umsetzung der Dorferneuerungsmaßnahme soll voraussichtlich nicht vor 2017/18 erfolgen.

Termine

Aus Gründen des Bauablaufes und der örtlichen Gegebenheiten ist es erforderlich, dass zunächst die EÜ-Maßnahme realisiert wird.

Für die Einzelmaßnahmen ist folgende vorläufige Zeitschiene in Abstimmung mit den Beteiligten festgelegt worden:

BA I: EÜ Maßnahme, 2017
 BA IIa: OD Roßtal (Bahnhof-Seniorenheim), 2018
 BA IIb: OD Weitersdorf (Seniorenheim-EÜ), 2018
 BA III: OD Weitersdorf (Dorferneuerung), vsl. 2017/2018

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

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)

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

Die genauen Kosten werden in den nun folgenden Planungsschritten ermittelt.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die EÜ-Maßnahme durch die DB wird voraussichtlich im Jahr 2017 umgesetzt, der Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (Bauabschnitt IIa und IIb) sollen in den Folgejahren (2018) realisiert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit der DB Netz AG die weitere Zeitschiene abzuklären.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Markt Roßtal die Planung der OD Roßtal sowie die Dorferneuerungsmaßnahme in Weitersdorf abzustimmen.

1.5 FÜ 11 Ausbau an der Bleiche (2016)



Das ursprüngliche Projekt „Beseitigung von 3 Bahnübergängen und Neubau einer Kreisstraße“ sah die Schließung von zwei Bahnübergängen im Zuge der FÜ 11 und einem Bahnübergang zur Fa. Koramic vor sowie den Ausbau der Kreisstraße FÜ 11 bis zur Würzburger Straße vor. Baurecht sollte mittels Bebauungsplan erreicht werden. Die Stadt Langenzenn hatte in das Verfahren zudem noch die sogenannte Nordumgehung mit aufgenommen.

Aufgrund eines Rats- bzw. Bürgerbegehrens muss die Stadt Langenzenn die Aufstellung des Bebauungsplans Nordumgehung mit dem geplanten Umgriff von der Würzburger Straße über den Ziegenberg bis zur FÜ 17 jedoch einstellen.

Auf Nachfrage, ob die Stadt einen Bebauungsplan ohne die Nordumgehung und nur mit der Maßnahme an der Bleiche aufstellen möchte, hat die Stadt abgelehnt. Da der Landkreis keine weiteren Instrumente zum Erlangen des Baurechts hat, bleibt nur die Ertüchtigung der Straße auf Bestand (Nullvariante). Ein Verfahren in Kooperation mit der Bahn wird derzeit noch geprüft.

Mit der Stadt Langenzenn ist zudem eine Ausbaueinbarung zu schließen (u.a. wegen Gehwegebau).

Das StBA klärt mit der Bahn denkbare Zeiträume zur Umsetzung ab sowie eine möglich Entkoppelung der Bahnübergangssanierungen und der Straßenbaumaßnahme. Bislang steht eine Reaktion von Seiten der Bahn auf die bauamtliche Nachfrage vom 2. Oktober 2014 noch aus.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird die sog. Nullvariante ausarbeiten. Dabei ist abzuklären, ob der Straßenausbau unabhängig von den Bauabsichten der Deutschen Bahn durchzuführen ist. Sollte dies der Fall sein, ist auf eine Umsetzung 2016 hinzuarbeiten.

1.6 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (20??)



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.

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 dieser Maßnahme. Eine entsprechende Eisenbahnkreuzungsvereinbarung ist unterzeichnet.

Angrenzend an diese Kreuzungsmaßnahmen sind weitere Straßenbauarbeiten – sog. „nicht-eisenbahnkreuzungsbedingte“ Kostenanteile – erforderlich (abschnittsweise Deckschichtenneuerung, Schleppkurvenanpassung, u.a.).

Damit ergeben sich folgende aktualisierte Kosten:

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

10 % Verwaltungskosten gem. EKrG = Verhältnis DB ↔ Landkreis

Baukosten Straße (<u>nicht</u> eisenbahnkreuzungsbedingt)	Straße	98.400 €
	Grunderwerb	5.000 €
	Vermessung	10.000 €
	Verwaltungskosten (7 % auf Baukosten)	50.100 €
Gesamtkosten Landkreis		378.900 €

Die Maßnahme sollte ursprünglich 2013 umgesetzt werden. Aufgrund einer bahninterner Priorisierung wurde dieses Projekt mehrmals verschoben.

Der Bahnübergang ist in einer sogenannten Bahnübergangskette („BÜ-BÜ-Kette“) mit den drei Bahnübergängen „an der Bleiche“ zu sehen. Bauliche Maßnahmen an diesen vier BÜs wird die Bahn nur zeitgleich durchführen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme wurde seitens der Bahn mehrmals verschoben. Eine Umsetzung ist derzeit nicht absehbar, von der Bahn ist kein Termin benennbar.

Die Verwaltung hat die notwendigen Unterlagen vorbereitet.

1.7 FÜ 9 Ausbau der OD Kirchfarnbach (2017)

Die Ortsdurchfahrt FÜ 9 in Kirchfarnbach (ca 460 m) weist einen schlechten Ausbauzustand auf. Bereits im Jahr 2014 wurde die anschließende OD Oberndorf, in einem ersten Bauabschnitt ausgebaut.



Erkundungsbohrungen in der OD Kirchfarnbach haben ergeben, dass der südliche Fahrstreifen nicht ausreichend dimensioniert ist. Aufgrund der Bestandsverhältnisse empfiehlt die Verwaltung eine Sanierung der Ortsdurchfahrt im Vollausbau.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, 2015/16 die notwendigen Planungen durchzuführen und weitere Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf / Grundstückseigentümern zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.
2. Die Maßnahme soll 2017 realisiert werden.

1.8 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 Unfallauffälligkeit. Am Knotenpunkt sind in den letzten 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 €

Durch die Verwaltung ist noch zu prüfen, ob die Stadt Zirndorf an der Kreuzungsmaßnahme zu beteiligen ist. Hierzu soll im Jahr 2015 eine Verkehrszählung durchgeführt werden (bisher aufgrund anderer Baustellen und damit verfälschter Messwerte nicht durchführbar).

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll im Bauprogramm für 2017 vorgesehen werden.

1.9 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2018 - neu)

Die FÜ 14 nördlich von Anwanden (DTV = 4.533 Kfz/24h, SV = 121 Fz/24h) weist einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 260 m). Aufgrund der Bestandsverhältnisse (unstetiger Kurvenverlauf der FÜ 14 in diesem Abschnitt, schlechter Zustand des Oberbaus, Feld entwässert auf die Kreisstraße), empfiehlt die Verwaltung eine Sanierung des Streckenabschnitts im Vollausbau. Im Zuge eines bestandsorientierten Ausbaus könnte die Kurvenführung der Kreisstraße leicht angepasst und die Entwässerungssituation verbessert werden.



Durch die Verwaltung sollen zunächst Bohrkerne gezogen werden, um den Zustand des Oberbaus genauer bestimmen zu können. Weiterhin möchte die Verwaltung im weiteren Planungsverlauf klären, ob für die Maßnahme ein Wasserrechtsverfahren erforderlich wird.

Im Bereich des Haltpunktes der Bahn soll zudem der Bau einer Querungsinsel in der Kreisstraße vorgesehen werden. Lage und Realisierbarkeit sind im Zuge der Planungen zu ermit-

teln. Der Bau kann im Zuge des Ausbauprojektes mit vorgesehen werden.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Straßenverwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Voruntersuchung den genauen Umfang und die groben Kosten für die Maßnahme zu ermitteln.
2. Der Ausbau soll 2018 realisiert werden. Sollte der Bau der Querunginsel die Ausbaumaßnahme nicht tangieren, kann dieser bereits früher vollzogen werden.

1.10 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2018 - neu)

Die Kreisstraße FÜ 18 (DTV = 3730 Kfz/24h, SV = 300 Fz/24h) weist im Bereich der Ortsdurchfahrt Meiersberg (Markt Wilhermsdorf) einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 240 m). Bereits im Vorfeld wurden Bohrkernuntersuchungen durch die Verwaltung durchgeführt. Die Untersuchung ergab, dass der bituminös befestigte Oberbau lediglich eine Stärke von 8 cm aufweist.

Aufgrund der geringen Ausbaustärke des bituminösen Oberbaus im Bestand, ist eine Sanierung der Ortsdurchfahrt im Hocheinbau sinnvoll. Falls ein Hocheinbau aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich sein sollte, ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt im Vollausbau erforderlich.

Der genaue Sanierungsaufwand wird im Zuge der weiteren Planung festgelegt. Im weiteren Planungsablauf soll ebenso geklärt werden, ob die Ortsdurchfahrt im Bereich der Kreisstraße FÜ 10 (Teilstück westl. der Einmündung) gleich mitsaniert werden kann.



Vorschlag der Verwaltung:

Die Straßenverwaltung wird beauftragt, die Planungen für die OD Meiersberg zu beginnen. Im Zuge des fortschreitenden Planungsprozesses, soll die Frage geklärt werden, ob die OD im Hochbeinbau oder im Vollausbau saniert werden soll. Weiterhin ist im Rahmen der Planungen zu klären, ob die OD-Maßnahme auf die Kreisstraße FÜ 10 ausgedehnt werden kann.

2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)

2.1 Einmündung FÜ 19 in die St 2409 – Unterschlaubersbach / Beseitigung der Engstelle in der Kreisstraße

Die Fahrbahn der Kreisstraße FÜ 19 ist im Bereich der Einmündung in die Staatsstraße 2245 lediglich 4,50 m breit. Insbesondere für die dort verkehrenden Busse und LKWs stellt die Engstelle ein Hindernis dar. Da die Gemeinde Großhabersdorf im Rahmen der Dorferneuerung an der Einmündung die Gehwegführung anpassen möchte, kam es im Vorfeld zu Gesprächen mit der Verwaltung. Durch die Verwaltung wurde die Beseitigung der Engstelle im Rahmen einer Vormaßnahme des Landkreises im Jahr 2015 vorgeschlagen.



Die Planung für die Gesamtmaßnahme wurde durch das Amt für Ländliche Entwicklung dem Landkreis kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Das vom Amt für Ländliche Entwicklung beauftragte Ingenieurbüro, hat die Kosten für Beseitigung der Engstelle (Abbruch bestehende Stützmauer, Erdarbeiten, Errichtung einer Gabionenwand, Straßenbauarbeiten etc.) mit 90.000 € ermittelt (Landkreisanteil).

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2015 begonnen werden.

Die Fertigstellung der Meisteremaßnahme ist bis August 2015 geplant.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Straßenmeisterei wird beauftragt, die Engstelle der FÜ 19 im Rahmen einer Meisteremaßnahme im Jahr 2015 zu sanieren.

3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)

3.1 FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015)

Die Brückenprüfung hat die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus des Wellstahlrohres ergeben. Mit der letzten Fortschreibung des Straßen- und Radwegbauprogramms 2014ff ist die Erneuerung der Bachbrücke bei Untermichelbach FÜ 17 neu ins Bauprogramm aufgenommen worden. Nachdem sich hier unterschiedliche Ausführungsvarianten (Wellstahlrohr oder Betonfertigteile, in bestehendem Verlauf oder in verkürzter Ausführung [mit Grunderwerb]), ergeben haben, musste eine Entscheidung über die genaue Bauausführung getroffen werden.



Im Bauausschuss am 01.04.2014 und im KT am 08.04.2014 konnte Einigkeit darüber erzielt werden, dass wegen der damit einhergehenden Kosteneinsparungen eine verkürzte Ausführung anzustreben ist. Im Bauausschuss am 24.04.2014 wurde die Ausführung als Wellstahlrohrdurchlass beschlossen.

In den zwischenzeitlich durchgeführten Abstimmungen mit Gemeinde und Verkehrsbehörde hat sich die Notwendigkeit einer bauzeitlichen Umfahrung mit zusätzlich erforderlichem Grunderwerb ergeben. Die voraussichtlichen Kosten nach Kostenfortschreibung belaufen sich auf etwa 360.000 Euro inkl. Verwaltungskosten.

Vorschlag der Verwaltung:

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

3.2 FÜ 6 Sanierung der Unterbauten Brücke über die Jahnstraße (2016)

Nachdem in den Jahren 2008/2009 bereits der Oberbau dieser Brücke saniert wurde, hat die Brückenprüfung die Notwendigkeit von folgenden weiteren Sanierungsmaßnahmen an den Unterbauten ergeben:

Beräumung von Taubenkot, Anbringen von Taubenschutzgittern, Instandsetzung von Betonschäden (durch physischen Schäden und durch Chlorideintrag).

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

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis hält an seiner Beschlussfassung vom letzten Jahr fest. Die Straßenbauverwaltung wird beauftragt, im Jahr 2016 die vorgeschlagene Sanierung der Unterbauten der Brücke über die Jahnstraße vorzunehmen.



3.3 Brückenerhaltungsmaßnahmen 2017

Aufgrund des insgesamt guten Erhaltungszustands der Ingenieurbauwerke schlägt die Verwaltung vor, im Jahr 2017 kein Brückenbauwerk des Landkreises instand zu setzen.

3.4 FÜ 11 Sanierung Zennbrücke (2018)

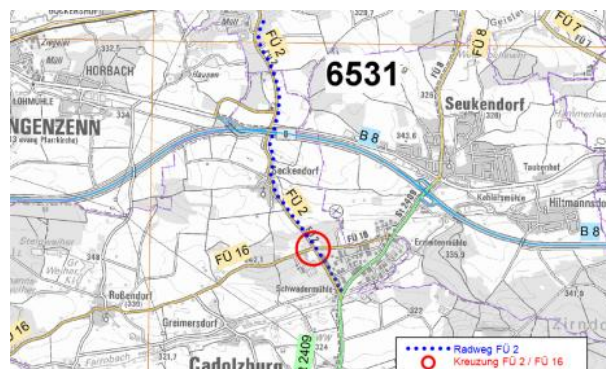
Die letzte Sanierungsmaßnahme liegt 25 Jahre zurück, es zeigen sich etliche Schäden, so dass eine umfassende Sanierung im Jahr 2018 wahrscheinlich wird. Aktuell ist die Brücke noch mit einer Zustandsnote von 2,5 bewertet, die nächste Hauptprüfung steht 2016 an. Hier wird es voraussichtlich erforderlich, die Fahrbahn, die Abdichtung und die Entwässerung zu erneuern und das Gewölbe und die Sandsteinflächen instandzusetzen. Abschließend soll über diese Maßnahme nach erfolgter Hauptprüfung im Jahre 2016 entschieden werden.

Derzeit werden die hierfür erforderlichen voraussichtlichen Kosten auf ca. 400.000 € abgeschätzt.

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

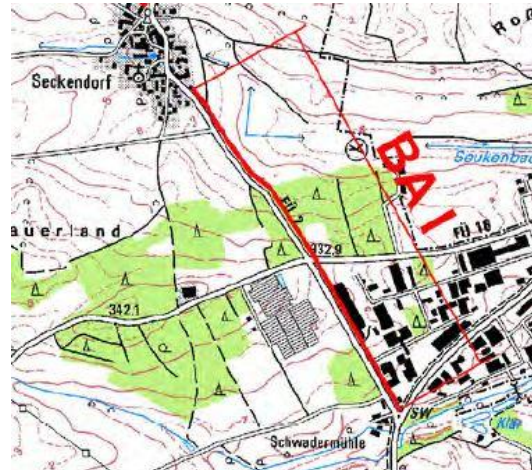
4.1 FÜ 2 G+R Schwadmühle – Seckendorf – alte B 8 (– Raindorf) (2015/16)

Im bisherigen Bauprogramm des Landkreises ist der Neubau dieser Radwegeverbindung für die Jahre 2015 (Abschnitt 1: Seckendorf – Schwadmühle), bzw. für das Jahr 2016 (Abschnitt 2: Seckendorf – Raindorf) vorgesehen gewesen. Die Füh-



rung des Geh- und Radweges ist baulich nur auf der Ostseite der FÜ 2 möglich.

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) Schwadernmühle – 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 Zuwendungsantrag wurde hierfür fristgerecht eingereicht.

Der Abschnitt (2a) würde eine Weiterführung durch die Stadt Langenzenn erfordern. Mit Schreiben vom 04.11.2014 wurde der Verwaltung mitgeteilt, dass der Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss der Stadt Langenzenn am 22.10.2013 beschlossen hat, keinen Radweg von der Kreisstraße FÜ 2 Richtung Langenzenn bauen zu wollen.

Somit bleibt nur die Variante 2b übrig. Diese würde jedoch 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.

Eine weitere Möglichkeit wäre, die Variante 2b zu verkürzen und den Radweg nur von Seckendorf bis an die AS Horbach zu führen. Dabei wird der Radweg vom Ortsausgang von Seckendorf beginnen unter der B8 bis zur Einmündung des Anschlussstellenastes (als Kreisstraße gewidmet) in die Kreisstraße geführt, anschließend verläuft er parallel zum diesem und endet schließlich an der „alten B8“ (Nürnberger Straße). Anschließend wäre die Aus-



bildung eines Radfahrstreifens Richtung Langenzenn durch die Stadt denkbar.

Die Lage des Radweges (links oder rechts der Straße) ist im Zuge der Planungen zu ermitteln und muss Belange wie Zufahrten, Straßenquerungen, Grunderwerb und Naturschutz berücksichtigen.

Kostenberechnung für BA 1 (2015):

Baukosten	695.000 Euro
Vermessung	10.000 Euro
Kampfmitteluntersuchung	20.000 Euro
Grunderwerb	95.000 Euro
Verwaltungskosten	49.000 Euro
Gesamt	869.000 Euro, davon 790.000 € zuwendungsfähig
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen:	ca. 315.000 €)

Bisherige Kostenschätzung für beide BA's zusammen: 1.365.000 €, Kosten für BA 2 stehen noch nicht fest (Trassenabhängig)

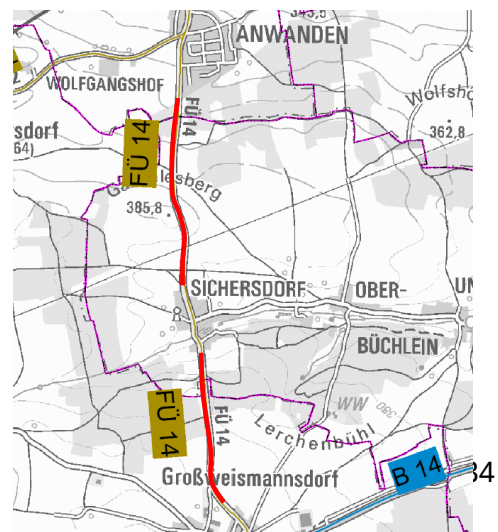
Derzeit laufen die naturschutzfachlichen Abstimmungen. Die Maßnahme könnte unter die neue Kompensationsverordnung fallen. Diese sieht eine Komplettaufnahme der vorkommenden Tier- und Pflanzenarten über ein ganzes Jahr vor. Falls dies notwendig wird, müsste die Maßnahme auf das Jahr 2016 verschoben werden. Ebenso gestaltet sich derzeit der Grunderwerb als sehr schwierig.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Abschnitt 1 soll im Jahr 2015 verwirklicht werden, insofern das die naturschutzfachlichen Belange sowie der Grunderwerb ermöglichen.**
- 2. Der zweite Teil der Maßnahme soll im Jahr 2016 umgesetzt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die verkürzte Variante 2b näher zu beleuchten.**

4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf-Anwanden (2017/18)

Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt möglich Radwege im Zuge von Kreisstraßen ermittelt und überprüft. Hierbei hat sich dieser Streckenabschnitt aufgrund der überdurchschnittlichen Verkehrsbelastung (4.533 Kfz/24h) als nächster sinnvoller Radweg herausgestellt. Dieser Radweg wurde 2001 schon einmal in das Bauprogramm des Landkreises aufgenommen, 2003 wegen damaliger geringer Priorität wieder komplett gestrichen. Nachdem zwischenzeitlich alle höher priorisierten Radwege gebaut werden konnten, bzw. be-



reits im Bauprogramm vorhanden sind, ist dieser Geh- und Radweg derjenige mit der sten noch anstehenden Priorität.

Der Radweg soll in zwei Abschnitten (Großweismannsdorf-Sichersdorf und Sichersdorf-Anwanden) verwirklicht werden. Eine Kostenschätzung liegt noch nicht vor, mit insgesamt ca. 5 km Länge dürften diese jedoch entsprechend hoch sein.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Maßnahme soll grundsätzlich in den Jahren 2017/18 in zwei Abschnitten realisiert werden.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Voruntersuchung die Kosten sowie die Lage des Radweges zu ermitteln (zum Abschnitt Großweismannsdorf-Sichersdorf gibt es bereits eine Planung östlich der Straße).**