

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2016 bis 2019.

I Vorbemerkungen.....2

1 Allgemeine Themen.....	2
1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....	2
1.2 Querungsiseln.....	3
1.3 Bedarfsmeldung der Stadt Langenzenn zum Bauprogramm des Landkreises vom 18.12.2014	5
1.4 Ergänzender Antrag aus der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms - Kreisstraße FÜ 15 bei Buttendorf.....	5
2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2015.....	7
2.1 FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf BA 3 (2014/15)	7
2.2 FÜ 7 / FÜ 17 Kreisverkehrsplatz Bernbach in Veitsbronn (2015)	8
2.3 FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015)	10
2.4 Einmündung FÜ 19 in die St 2245 – Unterschlaubersbach / Beseitigung der Engstelle in der Kreisstraße (Meistereimaßnahme 2015).....	11
3 Deckenbaumaßnahme 2015.....	12
3.1 FÜ 19 Deckenbau östlich von Banderbach	12

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2016 – 2019 13

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig).....	13
1.1 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2016).....	13
1.2 FÜ 11 Ausbau an der Bleiche (2016)	14
1.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden (2017).....	16
1.4 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2017)	19
1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwenden (2018).....	20
1.6 FÜ 9 Ausbau der OD Kirchfarnbach (Zukunftsliste)	21
1.7 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (neu 2018).....	22
1.8 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (neu 2019).....	23
1.9 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2019) und Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2020)	24
1.10 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (20??)	27
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....	28
2.1 Kreisverkehr FÜ 17 / FÜ 21 Obermichelbach – Anpassung Fahrbahnteiler (neu 2016).....	28
3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....	29
3.1 FÜ 6 Sanierung der Unterbauten Brücke über die Jahnstraße (2016).....	29
3.2 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2017	29
4 Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....	30
4.1 FÜ 2 G+R Schwadernmühle – Seckendorf – alte B 8 (2016/17)	30
4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf - Anwenden (2017/18)	32

I Vorbemerkungen

1 Allgemeine Themen

1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm

Die Verwaltung wurde beauftragt, alternative Radwegeverbindungen im Landkreis Fürth zu untersuchen. Für die Neuaufstellung 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 „baulastträger-übergreifende 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 - Anwanden

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. Bei der FÜ 21 ist zudem zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsströme durch den geplanten Bau der Südumgehung Herzogenaurach erheblich reduzieren werden (Ergebnis der Verkehrsuntersuchung Erlangen-Fürth-Herzogenaurach von 2012), was einen Radweg weniger dringlich machen würde. Das Staatliche Bauamt wird hierzu Kontakt mit dem Nachbarlandkreis aufnehmen, um eine gemeinsame Realisierungsmöglichkeit dieser beiden Radwege abklären.

Für folgende Radwegeverbindung wird ebenfalls mit dem Nachbarlandkreis Roth Kontakt aufgenommen, um eine gemeinsame Umsetzung anzustreben:

- FÜ 23, südl. Buchschwabach

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

Nachdem die überörtlichen Verbindungen mit Abarbeitung des bestehenden Bauprogramms weitgehend geschaffen sind, bzw. noch geschaffen werden, soll der Fokus im Radwegebau zukünftig verstärkt auf die Anbindung der Ortsteile an die jeweiligen Hauptorte gelegt wer-

den. Hierzu soll in den nächsten Jahren das Radverkehrsaufkommen verstärkt untersucht werden, um entsprechende Vorschläge zu erarbeiten.

Ergänzend ist der Landkreis aber auch außerhalb bzw. anschließend an die in der Baulast des Landkreises stehenden Radwege vernetzend und unterstützend tätig um weitere netzoptimierende Verbindungen zu schaffen. Exemplarisch ist hier die Verbindung zwischen dem erst ausgebauten Geh- und Radweg FÜ 19 Wachendorf-Banderbach in Richtung Oberfürberg (Stadt Fürth) ab der Kreuzung FÜ 19 / Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Oberfürberg zu benennen. Dieser Weg fällt zu einem kleineren Teil in die Baulast des Marktes Cadolzburg, zum großen Teil in die der Stadt Fürth. Hier fanden schon koordinierende Vorgespräche mit dem Markt und der Stadt statt, die Stadt hat diese Verbindung auch schon in ihr neu erstelltes Radwegekonzept aufgenommen. Eine Realisierung wird aber voraussichtlich erst nach 2020 möglich sein. Hier wird der Landkreis weiterhin unterstützend tätig sein, wenngleich sein Anteil an diesem Projekt mit der Schaffung einer sicheren Querung über die FÜ 19 gering ist.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Abstimmungen mit den Nachbarlandkreisen soll weiter betrieben werden, um Radwegeprojekte für die Jahre 2019ff. zu ermitteln.

1.2 Querungsinseln

Im Jahr 2013 haben zwei Kreistagsfraktionen darum gebeten, die Anordnung von Querungsinseln 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 sollte ermittelt werden, wo die einzelnen Kommunen einen Bedarf von Querungsinseln an Kreisstraßen in Ihrem Bereich sehen.

Die Ergebnisse der Abfrage wurden durch die Verwaltung geprüft und die Priorität der Maßnahmen bewertet. Im Ergebnis ergibt sich folgendes Querungshilfenprogramm für den Landkreis Fürth:

Legende Kategorien:				
Kategorie I	Bedarf 100 %, Kostentragung durch den Landkreis Fürth			
Kategorie II	Erweiterter Bedarf, 50% / 50% Kostenregelung			
Kategorie III	Nachrangiger Bedarf, Beteiligung LKR 5.000 Euro / restl. Kosten + Planung Gemeinde			
Kategorie IV	Nicht Realisierbar			
Priorität Nr.	Kategorie	Gemeinde, Örtlichkeit	Straße	DTV in Kfz/24h
1	I	Roßtal, Ortsausgang Richtung Buttendorf	FÜ 15	4.069
2	I	Seukendorf, Siegelsdorfer Straße/Ecke Langenzenner Straße	FÜ 8	8.523
3	I	Roßtal - OT Raitersaich, Ortsmitte	FÜ 22	2.601
4	II	Langenzenn - OT Burggrafenhof, Ansbacher Straße, südl. Ortseingang	FÜ 11	3.286
5	II	Roßtal - OT Raitersaich, Ortsausgang Richtung Clarsbach	FÜ 22	2.601
6	II	Veitsbronn - OT Raindorf, Raindorfer Hauptstraße im Bereich Bushaltestelle	FÜ 17	2.812
7	III	Cadolzburg, Wachendorfer Straße auf Höhe Cadolto	FÜ 19	5.102
8	III	Veitsbronn, Querung bei Nürnberger Straße	FÜ 7 / (FÜ 17)	5.351
9	III	Cadolzburg - OT Zautendorf, Ortseingang von Cadolzburg kommend	FÜ 19	1.778
10	III	Cadolzburg - OT Deberndorf, Ortseingang von Cadolzburg kommend	FÜ 19	1.778
11	III	Cadolzburg, nach Einfahrt Kupfertsgarten ortseinwärts von Zautendorf	FÜ 19	1.778
12	III	Langenzenn - OT Keidenzell, Höhe Badestelle	FÜ 11	1.678
13	III	Langenzenn, gegenüber Firma Schweiger	FÜ 11	1.328
14	IV	Roßtal, Ortsausgang Richtung Clarsbach	FÜ 22	2.601
15	IV	Roßtal, innerorts auf Höhe Seniorenheim	FÜ 22	3.863
16	IV	Roßtal - OT Clarsbach, südl. Ortseingang Clarsbach	FÜ 22	2.601
17	IV	Veitsbronn, bei Mittelschule	FÜ 8	8.523
18	IV	Langenzenn, am Lindenturm	FÜ 17	5.764
ohne Einstufung	I	Cadolzburg - OT Seckendorf, nördl. Ortseingang, wird mit Neubau des Radweges verwirklicht	FÜ 2	2.265
Gesamt: Anträge von 5 Kommunen auf 19 Querungshilfen				

KR Lerch fragte nach, warum die Querungsinsel Nr. 8 nur in Kategorie III eingeordnet wurde, da er die Dringlichkeit deutlich höher einschätzte. Nachdem dies nicht unmittelbar geklärt werden konnte, wird die Verwaltung beauftragt, die Einstufung noch einmal zu überprüfen und bei der nächsten Fortschreibung ggf. anzupassen bzw. zu begründen.

Vorschlag der Verwaltung:

Es wird vorgeschlagen, für die Jahre 2016 - 2018 jeweils 200.000 Euro zur Verfügung zu stellen, um die beantragten Querungshilfen der Kategorie I und II realisieren zu können.

1.3 Bedarfsmeldung der Stadt Langenzenn zum Bauprogramm des Landkreises vom 18.12.2014

Mit Schreiben vom 18.12.2014 hat die Stadt Langenzenn eine Bedarfsmeldung zum mittelfristigen Straßen- und Geh- und Radwegbauprogramm gestellt, die in der letztjährigen Fortschreibung nicht mehr berücksichtigt werden konnte. Dabei wurden 6 Maßnahmen vorgeschlagen, die teilweise auch schon näher betrachtet, bzw. bereits abgehandelt werden konnten:

1. Windsheimer- / Würzburger Straße: Ausbau der Kreuzung:
hier hat die Stadt noch nicht dargelegt, was konkret verändert werden soll.
2. Burggrafenhofener Str.- / Obere Ringstraße: Neugestaltung der Kreuzung:
etwaige Wünsche der Stadt können ggfs. in der Baumaßnahme II, 1.8 mitberücksichtigt werden.
3. Denkmalplatz: Neugestaltung:
siehe auch Punkt II; 1.8. – noch keine Details bekannt.
4. Ostendstraße: Ausbau:
hier hat die Stadt noch nicht dargelegt, was konkret verändert werden soll.
5. 5. Nürnberger-/Veit-Stoß-Straße: Neubau eines Kreisverkehrsplatzes:
Dieses Projekt war bereits Ende der 90er-Jahre einmal unter der Bezeichnung „Verlegung Bahn bis B8“ aktuell. Es dient primär der städtischen Entwicklung, für den Landkreis ergibt sich hierdurch keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Kreisstraße. Der Landkreis hat hier bereits 2000 einen Beschluss gefasst, dass diese Maßnahme von der Stadt durchzuführen und zu bezahlen ist. Der neu geschaffene Abschnitt der FÜ 17 würde dann in die Baulast des Landkreises übergehen, der überbrückte Abschnitt der bisherigen FÜ 17 in die der Stadt. Die Sachlage ist aus Sicht des Kreises seither unverändert, so dass keine weiteren Beschlüsse gefasst werden müssen. Auch seitens der Stadt steht keineswegs fest, dass diese Maßnahme gebaut werden soll.
6. 6. Burggrafenhofener Straße: Querungshilfe „Am Lindenturm“:
Wurde geprüft, ein richtliniengemäßer Bau einer Querungshilfe an dieser Stelle ist wegen der Gegebenheiten vor Ort und den Anforderungen an eine Kreisstraße nicht möglich.

Hier ist vorgesehen, die Wünsche der Stadt bei vom Landkreis durchzuführenden Baumaßnahmen falls möglich mit zu berücksichtigen. Konkrete neue Baumaßnahmen sind aufgrund des vorliegenden geringen Kenntnisstandes aktuell nicht absehbar.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis

1.4 Ergänzender Antrag aus der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms - Kreisstraße FÜ 15 bei Buttendorf

Mit letztjähriger Fortschreibung des Bauprogramms stellte Herr KR Wagner den Antrag, dass im laufenden Flurbereinigungsverfahren Buttendorf geprüft werden sollte, ob an der Kreuzung in Buttendorf in Richtung Neuses nicht eine Linksabbiegerspur errichtet werden kann.

Auf Anregung von Herrn Landrat soll zudem geprüft werden, ob der Einbau einer Querungshilfe an dieser Stelle sinnvoll ist.

Aufgrund des Antrages wurde die Örtlichkeit der FÜ 15 bei Buttendorf überprüft, nach Abstimmung mit der Verkehrsbehörde stellt sich die Situation wie folgt dar:

Eine Linksabbiegespur auf Höhe Buttendorf wäre nur für Fahrzeuge die aus Richtung Ammerndorf kommen ein Sicherheitsgewinn. Die kürzeste Verbindung zwischen Ammerndorf und Neuses ist jedoch die Bibertstraße die viel weiter nördlich in die FÜ 15 einmündet, weshalb schon dort die meisten Linksabbieger abbiegen. Die nach RAL erforderlichen Abbiegezahlen werden an der Kreuzung direkt bei Buttendorf aller Voraussicht nach daher nicht erreicht.

Im Untersuchungszeitraum 2012 bis 2015 ereignete sich am Knotenpunkt FÜ 15 bei Buttendorf kein einziger Unfall. Unfallauffälligkeiten, die die Errichtung einer Linksabbiegespur erforderlich machen würden liegen auch unter diesem Gesichtspunkt nicht vor.

Der Einbau einer Querungshilfe an dieser Stelle ist wegen der Lage auf freier Strecke (Geschwindigkeitsbegrenzungen Fahrtrichtung Roßtal: 70km/h, Fahrtrichtung Ammerndorf 100km/h) sehr kritisch zu betrachten. Gemäß Ministerialschreiben vom 19.01.2005 (IID2-43411-002/03) kommen an der freien Strecke Mittelinseln nur in Betracht, wenn bei hohen Verkehrsstärken und erhöhtem Querungsbedarf (hier nicht vorhanden) besondere Umstände dies zur Sicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer zwingend erforderlich machen. Die Nachteile für den motorisierten Verkehr müssen sich in Grenzen halten, da derartige Hindernisse ein erhöhtes Gefährdungspotential für die Kraftfahrer haben (auf freier Strecke wird nicht mit solchen Hindernissen gerechnet). Die Sicht für querende Fußgänger / Radfahrer ist in Richtung Ammerndorf aufgrund einer Kuppe in der FÜ 15 eingeschränkt (daher dort Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h). Mit einem DTV 2010 von 4069 Kfz/24h auf der FÜ 15 ergeben sich jedoch ausreichende Raumlücken für querende Radfahrer und Fußgänger.

Die verkehrssicherste Lösung wäre hier die Errichtung einer höhenfreien Lösung (Unterführung mit Rampe). Insbesondere für ältere Menschen und Behinderte würde dies einen großen Sicherheitsgewinn darstellen. Allerdings ist zu beachten, dass das zu erwartende Fußgänger- und Radfahreraufkommen an dieser Stelle so gering ist, dass der Bau einer kostenintensiven Unterführung für Radfahrer und Fußgänger nicht gerechtfertigt werden kann (Kosten – Nutzen - Faktor).

Zusammenfassend sieht die Verwaltung aus den genannten Gründen keine Erforderlichkeit zur Errichtung einer Linksabbiegespur an der Buttendorfer Kreuzung und kann auch den Einbau einer Querungshilfe an dieser Stelle nicht empfehlen.

Eine Verkehrsbeobachtung mit Videoaufzeichnung könnte die tatsächliche Frequenz des Knotenpunkts noch verdeutlichen, wurde wegen der doch recht eindeutigen Situation vor Ort bisher aber nicht durchgeführt.

KR Wagner führte dazu aus, dass (entgegen dem Wortlaut der letztjährigen Fortschreibung) eine Linksabbiegerspur in Richtung Buttendorf (nicht i.R. Neusses) geprüft werden sollte. Die Verwaltung wird beauftragt, auch diese Variante noch zu prüfen. Ferner soll die Frage geklärt werden, ob Einfahrten auch wegfallen können und die verbleibenden dafür entsprechend ausgebaut. Hier wurde durch KR Wagner die Einfahrt von Roßtal kommend genannt (evtl. Einbahnstraße ausfahrend).

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2015

2.1 FÜ 19 Ausbau der OD Wachendorf BA 3 (2014/15)

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

Die Bauarbeiten konnten im Jahr 2014 nicht beendet werden. Neben zusätzlichen Arbeiten aufgrund schlechten Baugrundes sowie Leitungsverlegungen waren auch personelle Probleme der ausführenden Firma ausschlaggebend für die Bauzeitverlängerung. Die Kreisstraße wurde über den Winter für den Verkehr freigegeben. Im Februar nahm die Firma die Arbeiten wieder auf, und am 29.04.2015 wurde die Straße offiziell für den Verkehr freigegeben.



Voraussichtliche Gesamtkosten der Maßnahme (vor Schlussrechnung):

-	Gesamtbaukosten:	668.000 €
-	Verwaltungskosten:	51.000 €
-	Landschaftspfl. Begleitplan:	5.000 €
-	Vermessung:	10.000 €
-	Grunderwerb:	60.000 €
-	Sonstiges (inkl. Nachträge)	112.000 €
-	Gesamtkosten:	906.000 €
	<i>(bisherige Kostenschätzung Bauprogramm 2015ff. 849.000 €)</i>	
	Kosten für LK Fürth:	674.000 €

Die Kostenerhöhung um 57.000€ hat sich aufgrund massiver Baugrundprobleme ergeben. Zum einen musste in weiten Teilen mehr Baugrund ausgehoben, bzw. neues Material wieder eingebaut werden als geplant (40 cm statt der geplanten 20 cm Untergrundverbesserung),

was wiederum auch ungeplante Eingriffe in tieferliegende Sparten mit sich brachte. Zum anderen war auch die Qualität des Aushubs schlechter als erwartet, was zusätzliche Entsorgungskosten verursacht hat. Diese zusätzlichen Kosten waren aufgrund der vorangegangenen Baugrunduntersuchungen nicht vorhersehbar.

(voraussichtlicher Anteil staatlicher Zuwendungen 375.000 € (Festbetrag)).

(davon Landkreisanteil ca. 269.000 €)

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis und stimmt der Bereitstellung der erforderlichen zusätzlichen Haushaltsmittel i.H.v. 57.000 € im Jahre 2016 zu.

2.2 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 sehr langer Zeit an den Landkreis herangetragen. Nachdem die Kreuzung jedoch zwischenzeitlich umgebaut wurde und sich die Unfallsituation hierdurch entspannt hat, wurde der Handlungsbedarf hier weniger akut (kein definierter Unfallschwerpunkt). Dennoch ereignen sich an dieser Kreuzung auch weiterhin Unfälle (meist Kleinunfälle). Das Staatliche Bauamt wurde daher beauftragt, die Planungen auszuarbeiten:



Bislang war der Bau des Kreisels für das Jahr 2016 vorgesehen. Im Zuge der weiteren Planungen wurde das Projekt auf das Jahr 2015 vorgezogen.

Der Kreisausschuss hat am 01.06.2015 den Landrat zur Vergabe der Arbeiten an den wirtschaftlichsten Bieter ermächtigt. Die Submission der Tiefbauarbeiten fand am 02.07.2015 statt:

Submissionsergebnis:

	Firma	Angebotssumme
1	Strabag, Nürnberg	328.549,50€
2	Gustav Meyer GmbH, Windsbach	346.093,39€
3	Hirschmann, Treuchtlingen	374.863,98€
4	Richard Schulz Tiefbau GmbH, Buttenheim	389.070,57€
5	RAAB Baugesellschaft mbH & Co KG, Ebensfeld	393.897,40€

Die Vergabe der Arbeiten erfolgte am 17.07.2015 an den wirtschaftlichsten Bieter, Firma Strabag, Nürnberg mit einer Bruttoangebotssumme von 328.549,50€.

Zudem wurde bei den vorausgehenden gemeindlichen Kanalbauarbeiten festgestellt, dass dieser von Grund auf sanierungsbedürftig ist. Nachdem die alte Kanalvereinbarung zwischen Gemeinde und Landkreis bereits ausgelaufen ist, muss sich der Landkreis gemäß Ortsdurchfahrtsrichtlinie an den Herstellungskosten für den neuen Kanal beteiligen, da über diesen auch das Straßenwasser abgeleitet wird. Die Höhe der Kostenbeteiligung (Investitionskosten) beträgt hier 24.010 €, die der Gesamtkostensumme zugerechnet werden müssen.

Im letztjährigen Bauprogramm wurde die Gesamtmaßnahme mit 516.000 Euro veranschlagt. Aufgrund des Angebotes geht die Verwaltung davon aus, dass die Gesamtmaßnahme in der Summe dennoch günstiger ausfällt als geplant.

Die Kosten für die Maßnahme ergeben sich wie folgt (Stand nach Submission Tiefbauarbeiten):

Baukosten	330.000 Euro
Baugrund	50.000 Euro
Verwaltungskosten	27.000 Euro
Landschaftspflege	15.000 Euro
Vermessung	10.000 Euro
Grunderwerb	16.000 Euro
Markierung, Beschilderung	10.000 Euro
Investitionsbeteiligung Kanalbau	24.000 Euro

Gesamt	482.000 Euro
(Anteil staatlicher Zuwendungen : ca. 148.000 €)	

(Bisherige Kostenschätzung: 516.000 €)

Der Bau wurde am 10.08.2015 begonnen. Die Fertigstellung der Arbeiten ist bis Ende November 2015 geplant.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.3 FÜ 17 Ersatzneubau Bachbrücke Untermichelbach (2015)

Mit der Fortschreibung des Straßen- und Radwegbauprogramms 2014ff ist die Erneuerung der Bachbrücke 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. Schließlich wurde im Bauausschuss 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. Weiterhin wurde durch das Wasserwirtschaftsamt eine Vergrößerung des Wellstahlprofils von bisher lichte Weite 2,20 m auf künftig 3,72 m gefordert. Die Baugrunduntersuchungen ergaben darüber hinaus schlechtere Ergebnisse als erwartet. Durch diese Erkenntnisse wurde die Kostenschätzung für die Maßnahme angepasst. Mit Beschluss des Bauausschusses vom 21.04.2015 wurde der Kostenerhöhung der Maßnahme von 360.000 € (Stand Bauprogramm 2015ff) auf 468.900 € bereits vor der Submission der Tiefbauarbeiten zugestimmt.

Die Submission der Brückenbauarbeiten fand am 02.06.2015 statt. Insgesamt haben sieben Firmen ein Angebot abgegeben. Das wirtschaftlichste Angebot wurde von der Firma Scharnagl Hoch- und Tiefbau GmbH, Weiden/ Opf. mit einer Angebotssumme in Höhe von 339.079,53 € abgegeben. Der im Bauausschuss am 21.04.2015 angemeldete Kostenrahmen kann voraussichtlich eingehalten werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme inkl. Grunderwerb, Verwaltungskosten, Baugrundgutachten und Brückenausstattung belaufen sich demnach auf 468.900 €.

Die Kostendifferenz kann aus Restmitteln der letztjährigen Brückensanierung (Radbrücke FÜ 6 Oberasbach) abgedeckt werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis und stimmt der Kostenerhöhung und dem Deckungsvorschlag ebenfalls zu.

2.4 Einmündung FÜ 19 in die St 2245 – Unterschlaubersbach / Beseitigung der Engstelle in der Kreisstraße (Meistereimaßnahme 2015)

Die Fahrbahn der Kreisstraße FÜ 19 war im Bereich der Einmündung in die Staatsstraße 2245 lediglich 4,50 m breit. Insbesondere für die dort verkehrenden Busse und LKWs stellte die Engstelle ein Hindernis dar. Da die Gemeinde Großhabersdorf im Rahmen der Dorferneuerung an der Einmündung die Gehwegführung anpassen wollte, kam es 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).

Die Maßnahme wurde im Frühjahr 2015 begonnen und konnte Anfang August fertiggestellt werden.

Der veranschlagte Kostenrahmen in Höhe von 90.000 € konnte eingehalten werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

3 Deckenbaumaßnahme 2015

3.1 FÜ 19 Deckenbau östlich von Banderbach

Als diesjährige Deckenbaumaßnahme wurde die FÜ 19 östlich von Banderbach vorgesehen. Die Deckensanierung erfolgt auf einer Länge von 323 m.



Die Deckenbaumaßnahme wurde am 27.08.2015 öffentlich ausgeschrieben. Die Kostenberechnung ergab einen Betrag von 90.000 €.

Demnach ergeben sich für die Deckenbau folgende Gesamtkosten:

- Deckensanierungskosten:	(gem. Kostenberechnung)	90.000 €
- Verwaltungskosten:		5.000 €
- Markierung		15.000 €
- Gesamtkosten:		110.000 €

Der im Landkreishaushalt vorgesehene Ansatz in Höhe von 225.000 € für Deckenbaumaßnahmen ist somit auskömmlich. Die verbleibenden Restmittel können für eine größere Deckenbaumaßnahme in den kommenden Jahren in das nächste Haushaltsjahr übertragen werden.

Der Deckenbauarbeiten werden in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde für den Zeitraum 26.10.-06.11.2015 vorgesehen.

Eine Anfrage von KR Schaa vom 23.09.2015 zum Ausbauumfang (Ausbaulänge 323 m anstelle des hauptsächlich geschädigten Abschnitts von nur 220 m) konnte beantwortet werden. In den anschließenden Übergangsbereichen soll die Querneigung der Straße zur Verbesserung der Entwässerung mit angegangen werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2016 – 2019

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig)

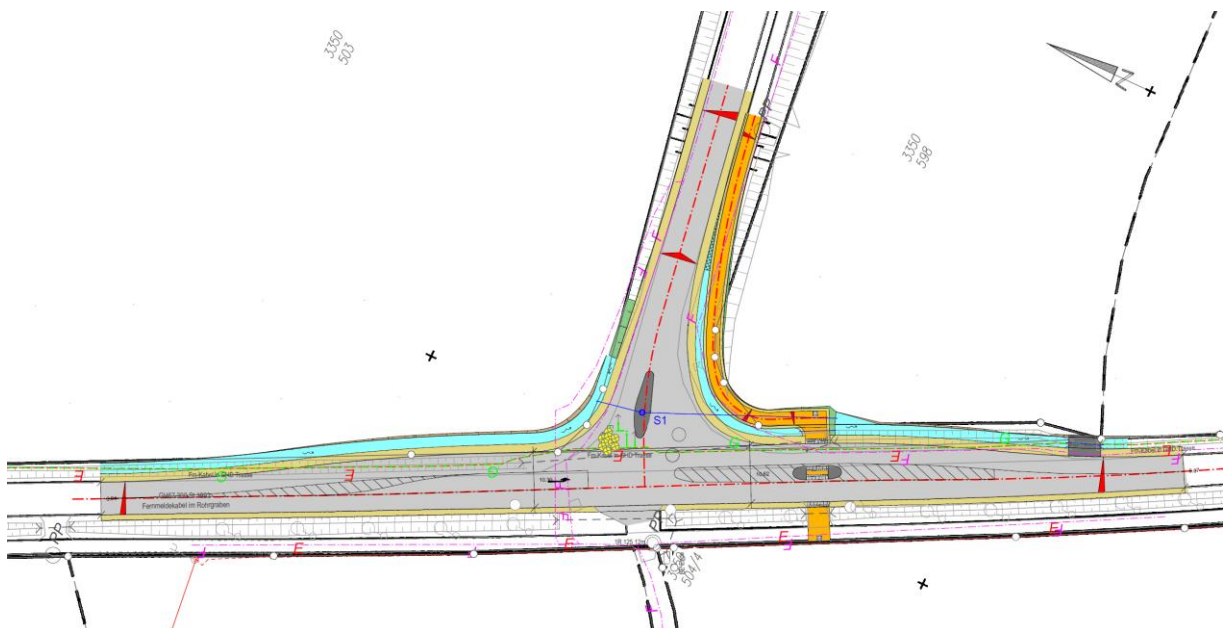
1.1 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2016)

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 für Fußgänger und Radfahrer sehr weit seien. Der Vorschlag der Stadt Zirndorf sieht einen vereinfachten Umbau der Einmündung und damit eine nicht richtlinienkonforme Anpassung des Knotenpunktbereiches 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 und Neubau einer Linksabbiegespur 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.



Die voraussichtlichen Gesamtkosten belaufen sich auf:

Baukosten	431.000 Euro
Landschaftspflege	10.000 Euro
Vermessung	5.000 Euro
Verwaltungskosten	31.000 Euro
Grunderwerb	10.000 Euro
Gesamt	487.000 Euro

Davon zuwendungsfähige Kosten 437.000 €

(Bisherige Grobkostenschätzung: 431.000 €)

Durch die Verwaltung ist noch zu prüfen, ob die Stadt Zirndorf an der Kreuzungsmaßnahme zu beteiligen ist. Bislang konnte noch keine Verkehrszählung aufgrund anderer Baustellen und damit verfälschter Messwerte durchgeführt werden.

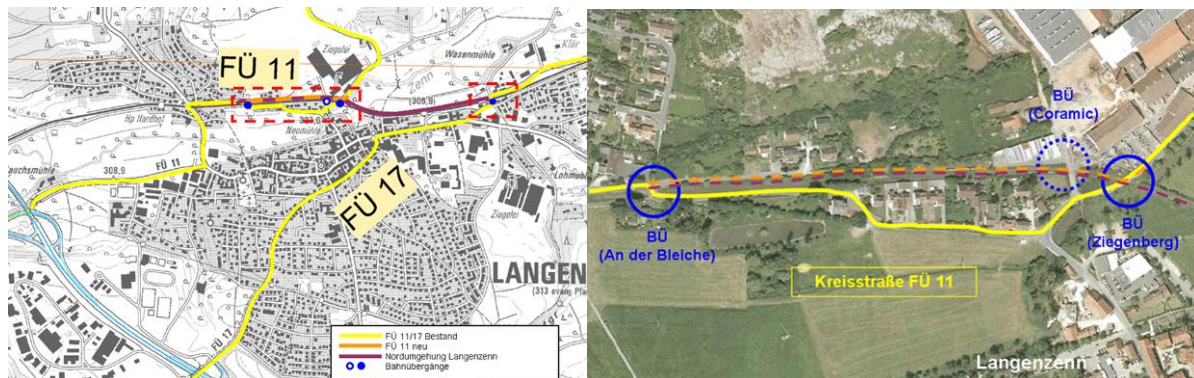
Die Maßnahme war bislang für das Jahr 2017 vorgesehen, die fortgeschrittenen Planungen erlaubten jedoch eine Einreichung des Zuwendungsantrages für einen möglichen Bau im Jahr 2016.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll im Bauprogramm für 2016 vorgesehen werden.

1.2 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 musste 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. Einen Bebauungsplan ohne die Nordumgehung und nur mit der Maßnahme an der Bleiche möchte die Stadt nicht anstreben.

Ein Planfeststellungsverfahren nach Straßenrecht ist laut Aussage der Regierung von Mittelfranken nicht zulässig.

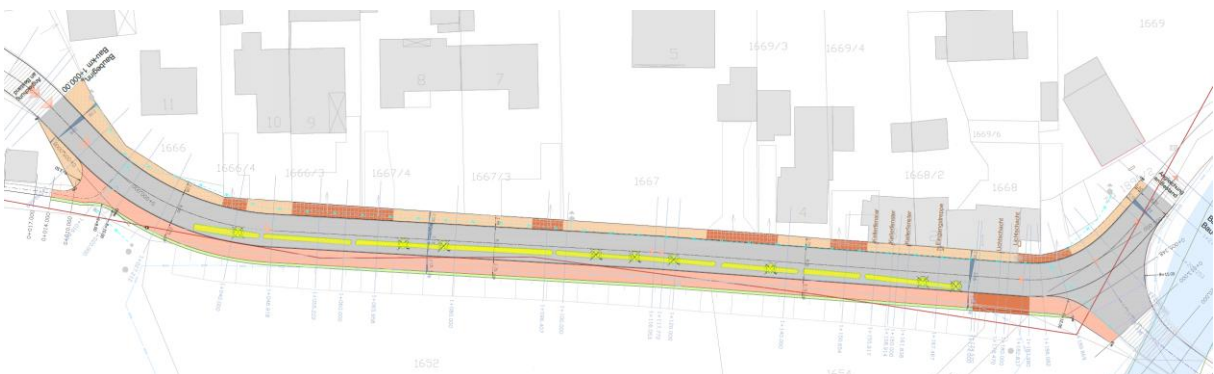
Das Staatliche Bauamt hat mehrmals mit der DB Netz AG (u.a. am 16. März 2015) die Möglichkeit eines Planfeststellungsverfahrens über das Eisenbahnbundesamt abgeklärt. Letzteres hat jedoch stets abgelehnt, eine Verlegung der Kreisstraße ist somit definitiv ausgeschlossen.

Da der Landkreis keine weiteren Instrumente zum Erlangen des Baurechts hat, bleibt nur die Ertüchtigung der Straße auf Bestand (Nullvariante).

Die DB Netz hat in den Gesprächen betont, dass die Ertüchtigung der Bahnübergänge in Langenzenn zwar sehr wichtig wären, die Umsetzung jedoch aufgrund anderer Maßnahmen erst ab 2020 realisierbar wäre. Der Umgriff der BÜ Maßnahmen erstreckt sich auch erheblich auf die Kreisstraßen (Sichtverhältnisse, Aufstellflächen,...), so dass eine möglich Entkopplung der Bahnübergangssanierungen und der Straßenbaumaßnahme nur in folgendem (rot markierten) Abschnitt möglich ist:



Nach Abstimmung mit der Stadt Langenzenn (21. Juli 2015) soll hier ein Gehweg nördlich der Kreisstraße neu angelegt werden. Die Kreisstraße wird dadurch nach Süden verlegt, der Grünstreifen zum bestehenden Gehweg wird entfallen. Mit der Stadt Langenzenn wird hierzu eine Ausbauevereinbarung geschlossen (u.a. wegen Gehwegebau).



Der Zuwendungsantrag wird zum 1. September 2015 bei der Regierung eingereicht werden, sodass eine Umsetzung (unter Vorbehalt positiver Abstimmungen mit Naturschutz und Wasserrecht sowie dass die notwendige Ausbaueinbarung mit der Stadt geschlossen werden kann) im Jahr 2016 möglich sein wird.

Die baulichen Maßnahmen in den weiteren Abschnitten der Kreisstraße an der Bleiche wird die Verwaltung in Abstimmung mit der Bahn planen, um eine Umsetzung ab 2020 zu ermöglichen.

Kostenberechnung:

-	Gesamtbaukosten:	500.000 €
-	Verwaltungskosten:	36.000 €
-	Landschaftspfl. Begleitplan:	5.000 €
-	Grunderwerb:	5.000 €
-	Sonstiges	7.000 €
-	Gesamtkosten:	553.000 €
	Kosten für LK Fürth:	333.000 €, davon ca. 266.000 € zuwendungsfähig
	Kosten Dritter (Gehwege)	220.000 €

Vorschlag der Verwaltung:

Im Jahr 2016 soll (nach Abschluss der Ausbaueinbarung mit der Stadt Langenzenn) im Bereich der alten Bleiche ein neues Gehweg gebaut werden und die Kreisstraße geringfügig verschoben werden. Die Verwaltung soll in enger Absprache mit der Bahn den Ausbau der weiteren Abschnitte planen, um diese im Zuge der BÜ Ertüchtigungen ab 2020 umzusetzen.

Ergänzung der Verwaltung: Die Stadt Langenzenn hat nach der Sitzung des BA mitgeteilt, dass zwischenzeitlich sämtliche für den Ausbau notwendigen Flächen in ihrem Besitz sind. Der Grunderwerb für diese Maßnahme ist daher bereits gesichert.

1.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwandern (2017)

Im Bereich des Wolfgangshofs ereigneten sich im Zeitraum 01.01.2005 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 unetliche Trassierung der Straße und dem Auf und Ab im Straßenverlauf.

Ein richtliniengemäßer und vor allem verkehrssicherer Ausbau der FÜ 22 im Bereich Wolfgangshof ist aufgrund der bestehenden Bäume und des Geländes des Wolfgangshofs schwierig.

Bislang wurden mehrere Varianten untersucht, bei denen der Alleebereich umfahren werden soll. Dies führt jedoch zu einem zur Zerschneidung von Flurstücken mit unrentablen Restflächen und einem hohen Flächenverbrauch, zum anderen sind (v.a. bei einer Führung durch den Bereich des Klärteiches) umfangreiche naturschutzfachliche Untersuchung nötig, deren Ausgang völlig offen und demnach die Umsetzung der jeweiligen Variante nicht gesichert ist.

Die „Umfahrungsvarianten“ werden demnach keine befriedigende Lösung bringen.

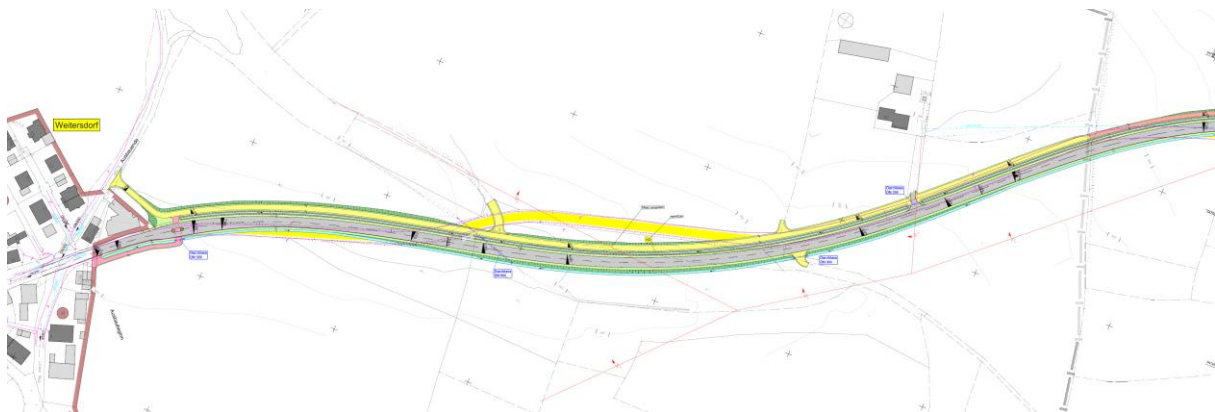
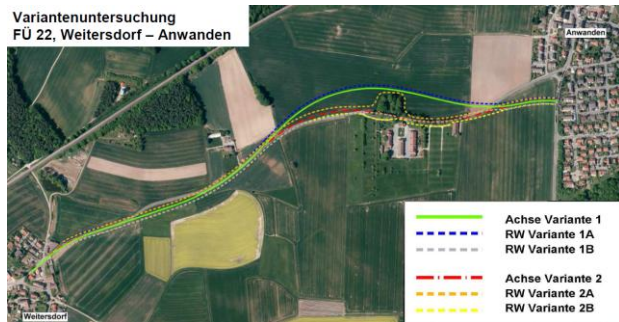
Vielmehr sind nun der Ausbau auf Bestand (mit Kurvenanpassungen an freier Strecke) und die Führung der Straße durch die Allee im Bereich des Wolfgangshofs die naheliegendste Lösung. Hierbei wird auch eine Querunginsel mit vorgesehen

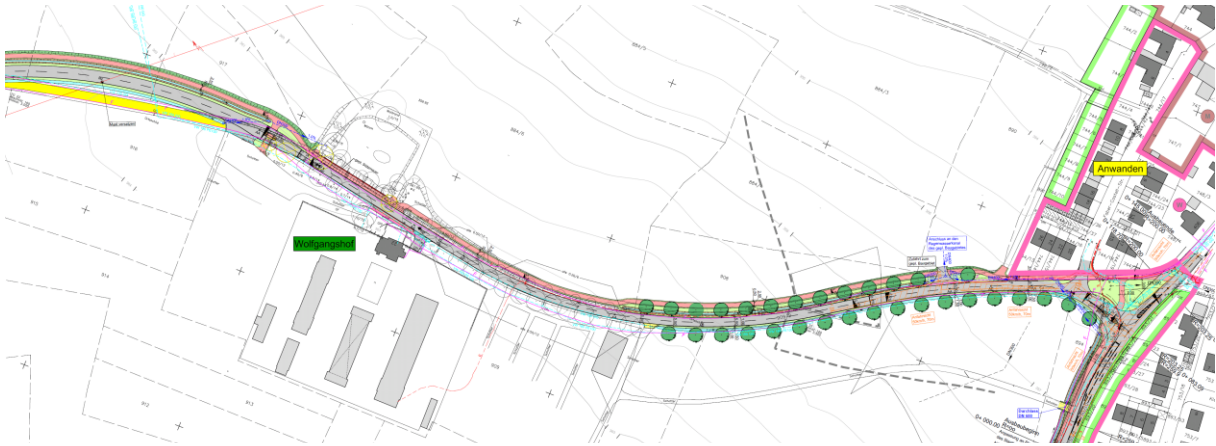
Generell soll im Zuge dieser Maßnahme auch ein neuer Geh- und Radweg zwischen Weitersdorf und Anwenden angelegt werden. Für diesen ist eine naturschutzfachliche Untersuchung (sog. Nutzungstypenkartierung) notwendig. Die hierzu erforderliche Bestandsaufnahme von Flora und Fauna über eine Vegetationsperiode und die sich dann anschließende Auswertung machen einen Bau erst im Jahr 2017 möglich.

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

Die aktuelle Kostenschätzung gibt für den Bau Straße und Radweg (inkl. Landschaftspflege) eine Summe von ca. 2,1 Mio. Euro an. Mit Grunderwerb, Vermessung und Verwaltungskosten sind Gesamtkosten von ca. 2,45 Mio. Euro zu erwarten. Der Anteil der Radwegkosten liegt bei ca. 625.000 €.

Die letzte Kostenschätzung (Fortschreibung 2014 ff – Variante 2b) betrug 2,89 Mio. €, so dass sich gegenüber der damaligen Planung ein Kostenreduzierung von ca. 440.000 € ergibt.





Eine reine Deckenbaumaßnahme zwischen Weitersdorf und dem Wolfgangshof würde ca. 400.000 € kosten, der Neubau eines Geh- und Radweges ca. 800.000 €. Ein reiner Deckenbau bringt allerdings keine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse.

Nach zahlreichen Gesprächen mit der Stadt Zirndorf sieht Faber-Castell nach derzeitigem Stand vom ursprünglichen Wunsch ab, die Kreisstraße FÜ 22 im Bereich eines neu auszuweisenden Baugebietes nach Süden zu verlegen.

Herr Landrat erläuterte ergänzend, dass auch im Bereich östlich des Wolfgangshofes eine zweite Querungsinsel mit geplant werden soll. Das Haus Faber-Castell hat in einem Vorgespräch in Aussicht gestellt, den hierfür notwendigen Gehweg auf der Südseite der Kreisstraße ausreichend herzustellen.

KR Schaa äußerte die Befürchtung, dass der Abschnitt westlich des Wolfgangshofes mit Begradigung zur Rennstrecke wird und regt begleitend die Pflanzung von Sichtschutzhecken an, um das Sichtfeld zu reduzieren und geschwindigkeitsdämpfend zu wirken. Diese Anregung soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse einer Kreisstraße in der weiteren Planung mit einfließen.

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. Aus wirtschaftlichen Gründen werden beide Maßnahmen zeitgleich realisiert. Ziel ist 2017.**

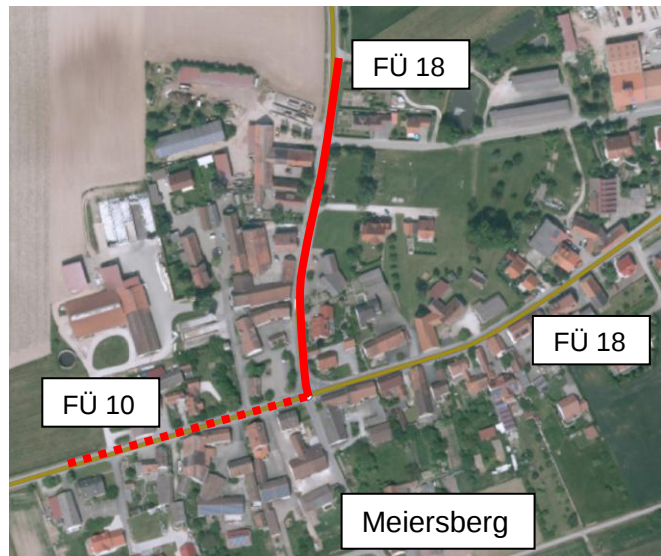
1.4 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2017)

Die Kreisstraße FÜ 18 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 Vollausbau sinnvoll.

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, rot gestrichelte Linie) gleich mitsaniert werden kann. Der Markt Wilhermsdorf ist in die Planungen mit eingebunden. Erste Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf haben stattgefunden, um die Belange des Marktes zu erörtern und in den weiteren Schritten mit zu berücksichtigen (Abstimmungstermin am 04.08.2015).

Die Maßnahme war ursprünglich für das Jahr 2018 vorgesehen. Nachdem sich die Maßnahme „1.6 FÜ 11 Ausbau der OD Kirchfarnbach“, welche eigentlich für das Jahr 2017 terminiert war, als nicht so dringlich herausgestellt hat, könnte der Ausbau der OD Meiersberg um ein Jahr vorgezogen werden.

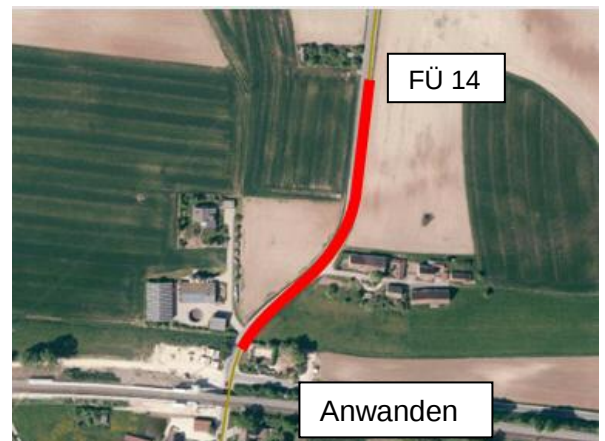


Vorschlag der Verwaltung:

Die ursprünglich für das Jahr 2018 vorgesehene Maßnahme wird auf das Jahr 2017 vorgezogen. Die Straßenverwaltung soll in den Planungen abklären, ob die OD im Hocheinbau oder im Vollausbau saniert werden kann. Weiterhin ist im Rahmen der Planungen zu klären, ob die OD-Maßnahme auf die Kreisstraße FÜ 10 ausgedehnt werden kann.

1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2018)

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 Bohrkerns 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 Haltepunktes der Bahn soll zudem der Bau einer Querungsinsel in der Kreisstraße vorgesehen werden. Lage und Realisierbarkeit sind im Zuge der Planungen zu ermitteln. 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 Querungsinsel die Ausbaumaßnahme nicht tangieren, kann dieser bereits früher vollzogen werden.

1.6 FÜ 9 Ausbau der OD Kirchfarnnbach (Zukunftsliste)

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



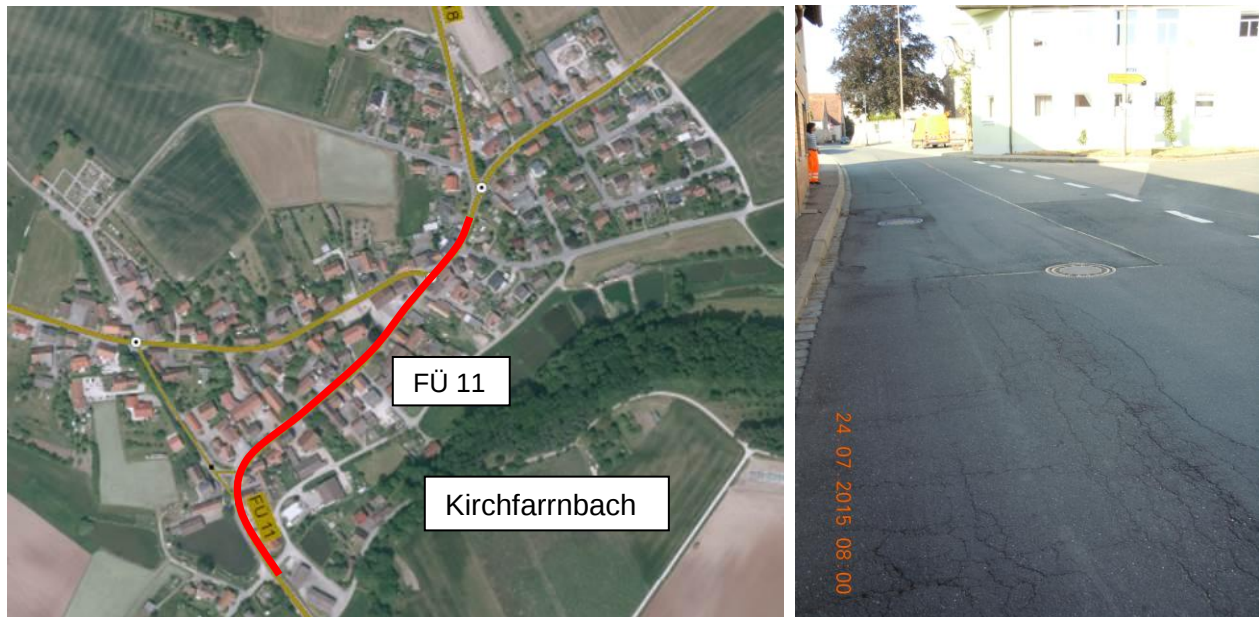
Erkundungsbohrungen in der OD Kirchfarnnbach haben ergeben, dass der südliche Fahrstreifen nicht ausreichend dimensioniert ist. Aufgrund der Bestandsverhältnisse wurde daher mit letztjähriger Fortschreibung beschlossen, die Ortsdurchfahrt 2017 im Vollausbau zu sanieren.

Eine gemeinsam mit dem Markt Wilhermsdorf durchgeführte Begehung des Straßenabschnittes zur Vorbereitung der Maßnahme hat zwischenzeitlich ergeben, dass der fragliche Streckenabschnitt zwar sanierungsbedürftig ist, jedoch mit der Maßnahme noch abgewartet werden könnte. Nach einhelliger Auffassung der Beteiligten weist die Ortsdurchfahrt an der FÜ 11 (siehe Ziffer 1.7) einen akuterer Handlungsbedarf auf und sollte vor der FÜ 9 erfolgen. Es ist daher vorgesehen, hier nur die größten Schäden im Rahmen des Unterhalts zu beseitigen, mit dem Ausbau selbst aber erst noch abzuwarten.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Ausbau der FÜ 9 OD Kirchfarnnbach wird einstweilen auf die Zukunftsliste geschoben und soll erst nach der Sanierung der FÜ11 in Kirchfarnnbach erfolgen.

1.7 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (neu 2018)



Die FÜ 11 in der Ortsdurchfahrt Kirchfarnbach (ca. 670 m) weist einen noch schlechteren Ausbauzustand als die FÜ 9 auf. Aufgrund des vorhandenen Schädigungsgrades des Fahrbahnbelags und der zu erwartenden unzureichende Oberbaustärke im Bestand, ist die Sanierung des Ortsdurchfahrt im Vollausbau wahrscheinlich. Auch Seitens des Marktes Wilhermsdorf wird eine Sanierung dieses Streckenabschnitts noch vor dem der FÜ 9 befürwortet.

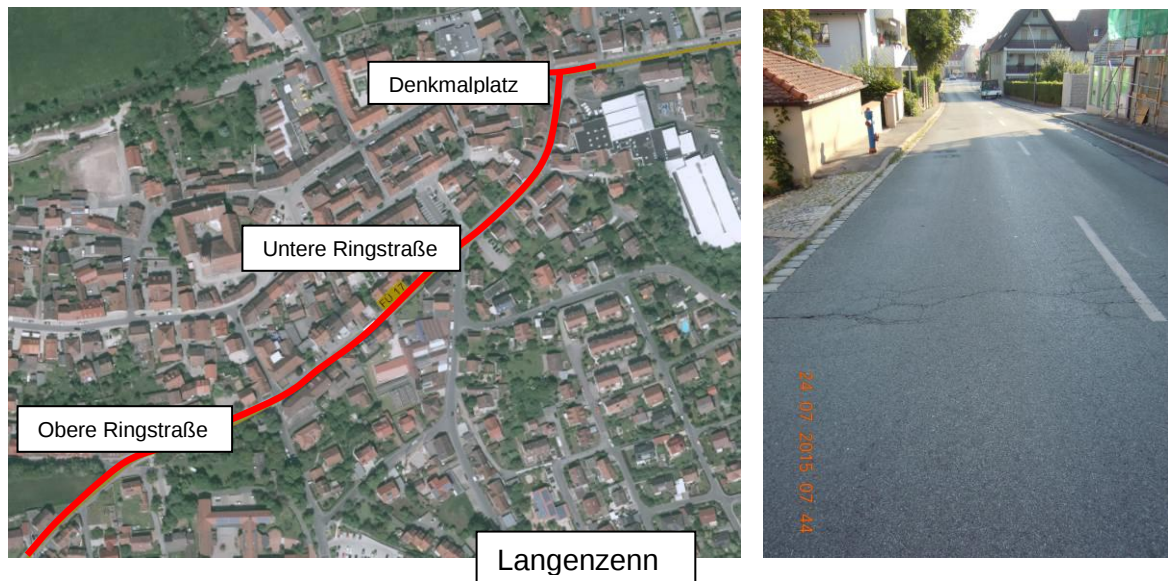
Im Zuge der weiteren Planung soll der bestehende Oberbau mittels Bohrkernuntersuchungen festgestellt und die Planungen in Abstimmung mit dem Markt Wilhermsdorf durchgeführt werden.

KR Zempel wies insbesondere auf den abschnittsweise sehr schmalen Gehweg hin, eine Verbreiterung sollte angestrebt werden. Die Verwaltung wurde beauftragt, im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen, inwieweit dies unter Berücksichtigung der Erfordernisse einer Kreisstraße dort möglich ist.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, 2016/17 die notwendigen Planungen durchzuführen und weitere Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.
2. Die Maßnahme soll 2018 realisiert werden.

1.8 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (neu 2019)



Die FÜ 17 in Langenzenn weist im Bereich der Ringstraße und des Denkmalplatzes einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 670 m). Der Streckenabschnitt befindet sich daher schon länger auf der Liste potentieller Deckenbaumaßnahmen. Zur genaueren Beurteilung des Straßenzustands wurden im Vorfeld Bohrkerns in diesem Bereich gezogen. Aufgrund der festgestellten Bestandsverhältnisse und des unzureichenden Oberbaus hat sich jedoch gezeigt, dass ein Deckenbau hier keine dauerhafte Verbesserung des Straßenzustands bringen wird.

Die Verwaltung empfiehlt daher eine Sanierung dieses Streckenabschnitts im Vollausbau.

Die Stadt Langenzenn hat angedeutet, dass sie den Bereich des Denkmalplatzes sowie die untere Ringstraße im Rahmen eines städtebaulichen Konzeptes untersucht. Hier können demnach noch Vorstellungen zur Umgestaltung dieser Bereiche hinsichtlich Radfahrstreifen, Parkplätzen etc. geäußert werden.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, **bis 2017/18** die notwendigen Planungen durchzuführen und Gespräche mit der Stadt Langenzenn zu Detailfragen der Bau-
maßnahme zu führen.
2. Die Maßnahme soll 2019 realisiert werden.

1.9 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2019) und Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2020)



Abb.: Ortsdurchfahrt Roßtal/Weikersdorf (blaue Linie), Eisenbahnüberführung (roter Kreis) und Straßenanpassung, Ortsdurchfahrt Weikersdorf (grüne Linie, nicht vollständig dargestellt)

Ausbau der Eisenbahnüberführung (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 sei, da im Jahr 2016 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ durchgeführt werden sollen, für die die Strecke bei Roßtal als Ausweichstrecke benötigt wird. Im Juni 2015 teilte die Bahn mit, dass aufgrund des bahninternen Bauprogramms die EÜ Erneuerung nun für das Jahr 2019 vorgesehen sei. Aufgrund des aktuellen Planungsstandes (Vorplanung ist abgeschlossen) erscheint dieses Ziel realistisch.

Der Bauablauf sieht vor, das neue Brückenbauwerk neben dem Bestandsbauwerk zu errichten. An einem (verlängerten) Wochenende wird die Bahnlinie komplett gesperrt, die Gleise und das Schotterbett zurückgebaut, die alte Brücke abgerissen und die neue auf Gleitbahnen eingeschoben. Im Anschluss werden die Gleise erneuert.

Die Kreisstraße muss für eine Bauzeit von voraussichtlich 9 Monaten gesperrt werden.

Mit der DB wurde eine Planungsvereinbarung geschlossen, sodass die Planungen inkl. Genehmigungsplanung aus einer Hand kommen.

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 2020 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.

Der Grunderwerbsplan wird bis 2016 an das Landratsamt übergeben, um einen ausreichenden Vorlauf für den Grunderwerb zu gewährleisten.

- 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 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 ist noch nicht terminiert.

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, 2019

BA IIa: OD Roßtal (Bahnhof-Seniorenheim), 2020

BA IIb: OD Weitersdorf (Seniorenheim-EÜ), 2020

BA III: OD Weitersdorf (Dorferneuerung), ???

Grobe Kostenschätzung:

BA I: EÜ Maßnahme

Baukosten inkl. Straßenanpassung	1.595.000 Euro
Davon Anteil Landkreis	705.000 Euro
Anteil DB	890.000 Euro
(ohne Verwaltungs- bzw. Planungskosten der Bahn)	

BA II: Ausbau OD Roßtal-Weikersdorf

Baukosten Ausbau der OD (vereinfachter Kilometersatz)	950.000 €
Sonstiges (LBP, Vermessung usw.)	50.000 €
Verwaltungskosten (7 %)	70.000 €
Grunderwerb	200.000 €

Gesamtkosten	1.270.000 €
davon Anteil Landkreis	990.000 €
Anteil Markt	280.000 €

(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): ca. 450.000 €)

BA III: Ausbau OD Weikersdorf

Die Kosten sind aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht bestimmbar.

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 nachzeitigem Stand im Jahr 2019 umgesetzt, der Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (Bauabschnitt IIa und IIb) sollen in den Folgejahren (2020) realisiert werden.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Markt Roßtal die Planung der OD Roßtal sowie die Dorferneuerungsmaßnahme in Weikersdorf abzustimmen.**

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



Die Maßnahme sollte ursprünglich schon 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.

Gegenüber der letztjährigen Fortschreibung haben sich somit keine weiteren Erkenntnisse ergeben. Die damalige Kostenschätzung für den Landkreisanteil (Kostendrittel) bleibt somit auch unverändert bei 378.900 €. (Mittel bereits seit 2013 im Haushalt bereitgestellt).

Vorschlag der Verwaltung:

Eine Umsetzung ist derzeit nicht absehbar, von der Bahn ist kein Termin benennbar. Die Verwaltung hat die notwendigen Unterlagen (Zuwendungsantrag) vorbereitet.

2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)

2.1 Kreisverkehr FÜ 17 / FÜ 21 Obermichelbach – Anpassung Fahrbahnteiler (neu 2016)

Die bestehenden Fahrbahnteiler des Kreisverkehrsplatzes bei Obermichelbach wurden beim Bau im Jahr 2008 vollständig gepflastert. Diese Bauweise führt zu erhöhtem Unterhaltsaufwand für die Straßenmeisterei (Gras wächst aus Pflasterfugen / Pflastersteine lockern sich).

Im Rahmen einer Meistereimaßnahme soll daher die bestehende Pflasterfläche beseitigt und anstelle des Pflasters ein Beet mit entsprechender Bepflanzung angelegt werden.



Der Fahrbahnteiler am Straßenast der GVS Obermichelbach-Rothenberg befindet sich in der Baulast der Gemeinde Obermichelbach. Die Gemeinde beteiligt sich daher mit eigenem Personal an der Baumaßnahme. Weiterhin übernimmt die Gemeinde den Unterhalt für die Pflanzungen. Entsprechende Abstimmungen mit der Gemeinde sind bereits erfolgt.

Für die Gesamtmaßnahme werden Kosten in Höhe von 35.000 Euro (Landkreisanteil) veranschlagt.

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2016 begonnen werden.
Die vorgesehene Bauzeit beträgt ca. 1 Monat.

Die Höhe der Kostenschätzung konnte im BA nicht genau nachvollzogen werden. Die Verwaltung wurde beauftragt diese nochmals zu prüfen und nach Möglichkeit zu reduzieren.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Straßenmeisterei wird beauftragt, die drei Fahrbahnteiler am Kreisverkehr bei Obermichelbach im Jahr 2016 umzubauen und dabei die Pflasterfläche durch ein Beet mit Einfassung zu ersetzen. Die Gemeinde Obermichelbach beteiligt sich mit eigenem Personal am Umbau des vierten Fahrbahnteilers.

3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)

3.1 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.



3.2 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2017

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

Über die weiteren Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2018 soll erst entschieden werden, wenn die regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen entsprechenden Handlungsbedarf aufzeigen. Der nächste Prüfungsblock wird im Jahre 2016 durchgeführt.

Vorschlag der Verwaltung:

Für 2017 soll keine Brückensanierungsmaßnahme vorgesehen werden. Weitere Sanierungsmaßnahmen sollen erst wieder vorgeschlagen werden, wenn sich aus den Brückenprüfungen entsprechender Handlungsbedarf ergibt.

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

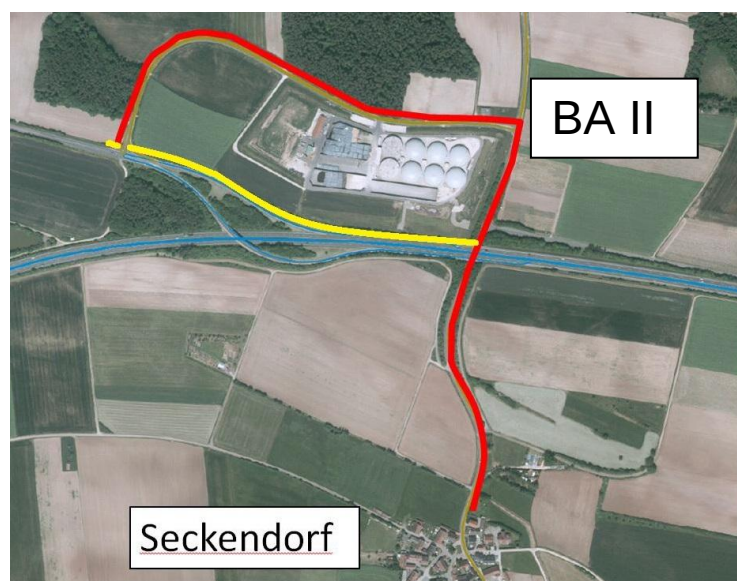
4.1 FÜ 2 G+R Schwadermühle – Seckendorf – alte B 8 (2016/17)

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

Aufgrund von Grunderwerbsproblemen wurde der Bau des Abschnittes 1 auf 2016 verschoben. Der Zuwendungsantrag wurde hierfür fristgerecht eingereicht. Nachdem die Varianten 2a und 2b durch die Stadt Langenzenn abgelehnt wurden bzw. durch eine starke Steigungsstrecke die Nutzungsbereitschaft der Radfahrer in Frage stellt, wurde eine weitere Möglichkeit vorgestellt:



Hierbei wird der Radweg von Seckendorf nur bis an die AS Horbach geführt. Dabei wird der Radweg vom Ortsausgang von Seckendorf beginnen und unter der B8 bis zur Einmündung des Anschlussstellenastes (als Kreisstraße gewidmet) geführt. Im Anschluss wird er parallel zum diesem geführt und endet schließlich an der „alten B8“ (Nürnberger Straße).

Anschließend wäre die Ausbildung 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.

Alternativ wird auch eine Führung zwischen B8 und Biogasanlage (gelbe Linienführung) geprüft. [Herr Landrat erläuterte hierzu, dass diese Trassenführung bei Betrachtung der überörtlichen Verbindungsfunktion \(Überlegungen zu Radschnellwegen\) wohl die besser geeignete ist.](#)

Kostenberechnung für BA 1 (2016):

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)

Der Grunderwerb für den BA I gestaltet sich nach wie vor als sehr schwierig. Zwar haben die meisten Eigentümer bereits Ihre Zustimmung signalisiert, in mehreren Fällen steht die Verwaltung aber nach wie vor in Verhandlungen. Die Maßnahme ist mit einem erheblichen Eingriff in den Wald verbunden, hier müssen ca. 2.600 m² gerodet werden, teilweise mit Eichenbestand. Die erforderliche naturschutzfachliche Abstimmung konnte wegen des nach der neuen Kompensationsverordnung geforderten Erhebungsaufwands ebenfalls noch nicht abgeschlossen werden, so dass auch der Flächenbedarf und die Kosten der naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahme (noch nicht in den Gesamtkosten berücksichtigt) nicht abschließend feststehen.

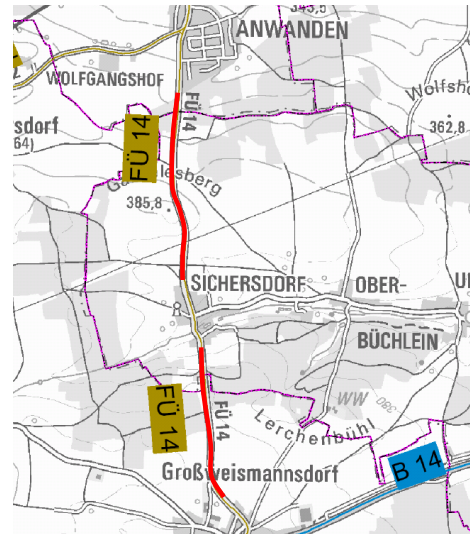
Die Planungen für den BA II konnte aufgrund von Kapazitätsengpässen beim StBAN noch nicht durchgeführt werden.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Abschnitt 1 soll im Jahr 2016 verwirklicht werden, insofern das die naturschutzfachlichen Belange sowie der Grunderwerb ermöglichen.**
- 2. Der zweite Teil der Maßnahme soll im Jahr 2017 umgesetzt werden. Die Verwaltung wird beauftragt, die verkürzte Variante bis zur alten B8 aufzuplanen.**

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



Der Radweg soll in zwei Abschnitten (Großweismannsdorf-Sickersdorf und Sickersdorf-Anwanden) verwirklicht werden. Voraussichtlich wird der Abschnitt Sickersdorf-Anwanden als erstes gebaut, um im Bereich von Anwanden den Anschluss an die Maßnahme „Weitersdorf-Anwanden“ im Jahr 2017 aufeinander abzustimmen.

Die Kosten werden auf Grundlage der derzeit gültigen Pauschalsätze auf ca. 1.600.000 € geschätzt. (Abschnitt Anwanden - Sickersdorf ca. 850.000 €, Abschnitt Sickersdorf - Großweismannsdorf ca. 750.000 €).

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Maßnahme soll 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 - [Sickersdorf](#))