

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2018 bis 2021.

I Vorbemerkungen.....2

1 Allgemeine Themen.....	2
1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....	2
1.2 Querungsiseln.....	3
1.3 Änderung der Kreisstraßenvergütungsverordnung - Kostenerhöhungen bei den Verwaltungskosten	5
2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2017.....	6
2.1 FÜ 11 Ausbau an der Bleiche (2017)	6
2.2 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2017)	8
2.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden (2017/18).....	9
2.4 FÜ 20 Straßensanierung bei der Eisenbahnüberführung westlich von Clarsbach (2017)	13
3 Deckenbaumaßnahme 2016.....	14
3.1 FÜ 15 Pelzleinstraße Roßtal.....	14

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2018 – 202115

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig).....	15
1.1 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2018)	15
1.2 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018) und Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2019)	16
1.3 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2019).....	19
1.4 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (2019)	20
1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwenden (2019).....	21
1.6 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2019).....	22
1.7 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwenden (2020)	24
1.8 FÜ 20 Ausbau Ortsdurchfahrt Fernabrünst (2021).....	25
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....	26
2.1 Meistereimaßnahme 2018	26
3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....	29
3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2018	29
4 Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....	30
4.1 FÜ 2 G+R Schwadermühle – Seckendorf – alte B 8 (2017/18)	30
4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf - Anwenden (2018/19)	32
4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr (2020)	33
4.4 FÜ 14 G+R Anwenden-Lind (2021)	34

I Vorbemerkungen

1 Allgemeine Themen

1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm

Aus Sicht des Staatlichen Bauamtes ist das Radwegenetz im Landkreis Fürth schon jetzt (verglichen mit anderen Landkreisen) **überdurchschnittlich gut** ausgebaut. Dennoch gibt es einige Verbindungen, die noch gar nicht versorgt sind oder Lücken aufweisen, z. B. Radwege mit überregionaler Bedeutung eines Radweges oder eine fehlende Ortsanbindung an den jeweiligen Gemeindehauptort.

Im Jahr 2009 hat das Staatliche Bauamt Nürnberg ein umfassendes Radwegekonzept erstellt, in welches alle Straßenverkehrswege (Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen) mit eingebunden wurden. Unter Mithilfe der einzelnen Kommunen wurden sämtliche Radwegebeziehungen auch außerhalb der Zuständigkeit des Landkreises ermittelt und in ein Programm aufgelistet.

Ziel des Vorhabens war eine Konkretisierung eines sicheren und lückenlosen Radwegenetzes über die Gemeindegrenzen hinaus. Die vorgesehenen Maßnahmen erhöhen die Attraktivität des Radwegenetzes innerhalb der Region wie auch überregional, sowohl für Ortsansässige als auch im Hinblick auf den Tourismus.

Mittlerweile konnte ein Teil der als notwendig erkannten Radwege bereits umgesetzt werden. Ebenso haben sich in der Zwischenzeit Verkehrsströme durch den Bau von Wohn- und Gewerbegebieten verändert bzw. verlagert. Aus diesem Grund erscheint eine Aktualisierung des Radwegekonzeptes als sinnvoll.

Im vorvergangenen Bauprogramm wurden folgende Radwege auf die Zukunftsliste genommen:

- FÜ 21, nördlich Obermichelbach
- FÜ 8, nördlich Tuchenbach
- FÜ 23, südl. Buchschwabach

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. Zum anderen könnte die FÜ 21 nach dem Bau der Südumgehung Herzogenaurach eventuell sogar abgestuft werden, in den letzten Gesprächen haben hier sowohl der Landkreis ERH, die Stadt Herzogenaurach wie auch die Gemeinde Obermichelbach als potentieller zukünftiger Baulastträger der heutigen FÜ 21 dahingehende Gesprächsbereitschaft signalisiert. Auch die Regierung von Mittelfranken als Genehmigungsbehörde würde eine Umstufung nachzeitigem Kenntnisstand wohl mittragen.

Für den Radweg entlang der FÜ 23 südlich Buchschwabach nach Rohr wurde mit dem Landkreis Roth bereits Kontakt aufgenommen. Dieser zeigte sich sehr aufgeschlossen zu einer gemeinsamen Realisierung dieses Projektes. Im Vergleich zur FÜ 8 nördlich von

Tuchenbach herrscht auf der FÜ 23 zwar ein geringeres Verkehrsaufkommen, jedoch ist der Anteil des Schwerverkehrs deutlich höher.

Vorschlag der Verwaltung:

Das Staatliche Bauamt wird beauftragt, das Radwegekonzept von 2009 zu aktualisieren und an die aktuellen Anforderungen und Bedürfnisse anzupassen.

1.2 Querunginseln

Im Jahr 2013 haben zwei Kreistagsfraktionen darum gebeten, die Anordnung von Querunginseln 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 Querunginseln an Kreisstraßen in Ihrem Bereich sehen.

Die Ergebnisse der Abfrage wurden durch die Verwaltung geprüft und die Priorität der Maßnahmen bewertet.

Der Landkreis hat zur Realisierung der Kategorien I und II mit dem 2015 beschlossenen Bauprogramm für die Jahre 2016 - 2018 jeweils 200.000 Euro zur Verfügung gestellt. Pro Jahr sollen dabei zwei Querunginseln verwirklicht werden.

2016:

Nr 1: FÜ 15 Roßtal:

Für die Insel am westlichen Ortseingang von Roßtal wurden anfangs drei Varianten ermittelt und mit dem Markt abgestimmt. Jedoch konnte für die Vorzugsvariante keine Zustimmung der Verkehrsbehörde (v.a. aufgrund fehlender Sichtweite) erwirkt werden.

Eine weitere vierte wurde ausgeplant und in die Abstimmungsrunde gegeben. Hierbei konnte u.a. die Zustimmung der Verkehrsbehörde eingeholt werden. Der Bauausschuss des Landkreises hat diese Variante aufgrund der enorm gestiegenen Kosten (ca. 382.000 €) jedoch verworfen, die Verwaltung wurde beauftragt weitere alternative Querungen zu entwickeln. Diese Varianten 5 und 6 (weiter im Ortsinnern) wurden dem Markt zur Vorabklärung des Grunderwerbs zur Verfügung gestellt. Nach Rückmeldung des Marktes sind die dortigen Grundstückseigentümer aber nicht zu den notwendigen Grundabtretungen bereit.

Die vorgesehene Querunginsel kann somit nicht realisiert werden.

Nr 2: FÜ 8 Seukendorf:

Auch hier wurden mehrere Varianten mit der Gemeinde abgestimmt. Bei der Vorzugsvariante liegt die Mittelsinsel rund 24 m nördlich der Kreuzung mit der Langenzenner Straße entfernt. Grunderwerb wird nur westlich der Kreisstraße benötigt, wofür der betroffene Anlieger seine Zustimmung signalisiert hat. Jedoch müsste die Zufahrt von der Kreisstraße auf sein Anwesen Richtung Norden verlegt werden. Dazu hat sich der Anlieger nicht bereit erklärt. Auch diese Querunginsel kann somit nicht realisiert werden.

Anmerkung: Das Staatliche Bauamt prüft im Rahmen einer möglichen Busbeschleunigung eine Ampelanlage in Seukendorf. Hierbei wird auch das Vorsehen einer beampelten Fußgängerquerung mit überprüft.

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				

2017:

Für das Jahr 2017 sollen die nächsten beiden Querungsiseln der Liste verwirklicht werden. Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs (Kostenvorteile) werden hierbei die beiden Inseln im Roßtaler Ortsteil Raitersaich gemeinsam untersucht und die ursprünglich an Nr. 4 liegende Mittelinsel in Burggrafenhof verschoben.

Die beiden Querungsiseln in Raitersaich wurden mittlerweile weiter geplant. Der Grunderwerb erscheint umsetzbar. Die Ausschreibung wird derzeit vorbereitet. Eine Umsetzung noch im Jahr 2017 wird angestrebt.

2018:

Für das Jahr 2018 stehen dann die letzten zwei Querungshilfen des erweiterten Bedarfs (Kategorie 2) an der FÜ11 in Burggrafenhof und an der FÜ17 in Raindorf auf dem Programm. Bei beiden Querungshilfen (Kat.2) wird eine 50%-ige Kostenbeteiligung der Gemeinden fällig. Die Planungen haben aktuell noch nicht begonnen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Querungsiseln Nr. 3 und 5 in Raitersaich (FÜ 22) sollen im Jahr 2017 verwirklicht werden.

Die Verwaltung wird beauftragt die Planungen für die Querungsiseln Nr. 4 (Burggrafenhof) und Nr. 6 (Raindorf) für das Jahr 2018 auf den Weg zu bringen.

1.3 Änderung der Kreisstraßenvergütungsvorordnung - Kostenerhöhungen bei den Verwaltungskosten

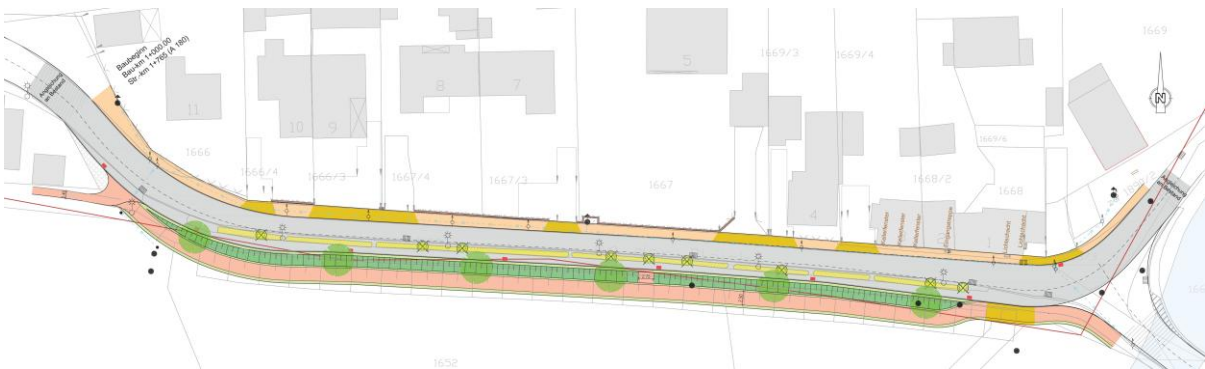
Mit E-Mail vom 15.09.2016 hat das StBAN dem Landkreis offiziell mitgeteilt, dass die Kreisstraßenvergütungsverordnung (KrVergütV) vom Freistaat Bayern geändert wurde. Die KrVergütV regelt sowohl die jährliche Vergütung für die Verwaltung der Kreisstraßen (Unterhaltungsposten), wie auch die Vergütung für die Planung, Durchführung und Abrechnung einzelner Bauvorhaben. Die Anpassung der KrVergütV wurde mit dem Bayerischen Landkreistag abgestimmt.

Im Wesentlichen bringt diese Änderung eine Erhöhung der Verwaltungskosten mit sich. Während kleinere Aus- und Umbaumaßnahmen sowie Erneuerungsbauvorhaben bisher mit Verwaltungskosten von 5% berechnet wurden, erhöht sich dieser Satz ab dem 01.01.2017 auf 7 %. Größere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Neubauten (bisher 7% Verwaltungskosten) werden zukünftig mit 10 % in Rechnung gestellt. Hierdurch ergeben sich entsprechend höhere Gesamtkosten für die einzelnen Maßnahmen. Auch die laufende Verwaltung der Kreisstraßen wird teurer, von derzeit 400 € und Jahr pro Kilometer Kreisstraße auf 600 € pro Jahr und Kilometer Kreisstraße (jährlich + 25.800 €). Die erhöhten Kosten für die laufende Verwaltung war bereits im HH 2017 vorgesehen und ist zwischenzeitlich auch schon bezahlt worden (77.400 € p.a., vormals 51.600 € p.a.).

2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2017

2.1 FÜ 11 Ausbau an der Bleiche (2017)

Gemäß dem Bauprogramm 2016 wurde mit dem Ausbau an der Bleiche im Juni 2017 begonnen. Nach Abstimmung mit der Stadt Langenzenn (21. Juli 2015) wird im Rahmen der Maßnahme auch ein Gehweg nördlich der Kreisstraße neu angelegt. Die Kreisstraße wird dadurch nach Süden verlegt, der Grünstreifen zum bestehenden Gehweg wird verschoben. Mit der Stadt Langenzenn wurde bereits hierzu eine Ausbaueinbarung geschlossen (u.a. wegen Gehwegebau).



Die Angebotseröffnung am 06.04.2017 hat folgendes Ergebnis gebracht.

Nr.	Firma	Angebotssumme
1	Strabag AG, Nürnberg	647.661,53
2	Fa Hans Hirschmann KG, Treuchtlingen	663.017,66
3	Richard Schulz, Buttenheim	690.159,69
4	Gustav Meyer GmbH, Windsbach	694.041,07

Der Bauausschuss am 24.04.2017 hat der Vergabe an die Firma Strabag AG, Nürnberg, für einen Bruttoangebotspreis von 647.661,53 Euro zugestimmt.

Im letztjährigen Bauprogramm wurden Kosten auf 569.000 Euro inkl. Verwaltungskosten geschätzt. Auf Grundlage des Ausschreibungsergebnisses werden die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Maßnahme 763.300 Euro inkl. Verwaltungskosten betragen.

Die Arbeiten wurden am 28.06.2017 begonnen und werden voraussichtlich bis Ende September 2017 fertig gestellt sein. **Die ausführende Firma hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass sich die Fertigstellung um ca. 2 Wochen verzögert, da zusätzliche Arbeiten für die Telekom und für die Stadt hinzugekommen sind.**

Kostenberechnung:

-	Gesamtbaukosten:	650.000 €
-	Verwaltungskosten:	65.000 € (vormals 39.000 €)
-	Landschaftspfl. Begleitplan:	5.000 €
-	Grunderwerb:	5.000 €
-	Sonstiges	15.000 €
-	Ablöse Kanal	23.300 € (nur Investitionskostenanteil , zusätzlich ist im Unterhalt ein Ansatz von 11.700 € für die Unterhaltsablässe anzusetzen. Kostenhöhe noch nicht abschließend gesichert)

Gesamtkosten:	763.300 €	(vormals: 553.000 €)
Kosten für LK Fürth:	473.300 €	davon ca. 391.300 € zuwendungsfähig (vorm. 333.000 €)
Kosten Dritter (Gehwege)	290.000 €	(vorm. 220.000 €)

Hinweis:

Es gab ein Treffen zwischen StBA und DB zum Thema Bahnübergänge in Langenzenn am 07.04.17. Die Bahnübergänge an der Bleiche und Koramic bereiten der Bahn aufgrund Sicherheitsdefizite große Probleme. Die Ertüchtigungen sind jedoch kaum umsetzbar. Die DB denkt über die Beseitigung der BÜs nach. Sie bringen die Verlegung der Kreisstraße auf die nördliche Seite der Bahn (Schlehenstraße) wieder ins Gespräch. Das StBA verweist auf die Vorgeschichte. Eine Verlegung der Kreisstraße ist reine Angelegenheit der Bahn. Deshalb ist auch von der DB für Baurecht zu sorgen. Diese prüft derzeit ein Planfeststellungsverfahren nach Eisenbahnrecht.

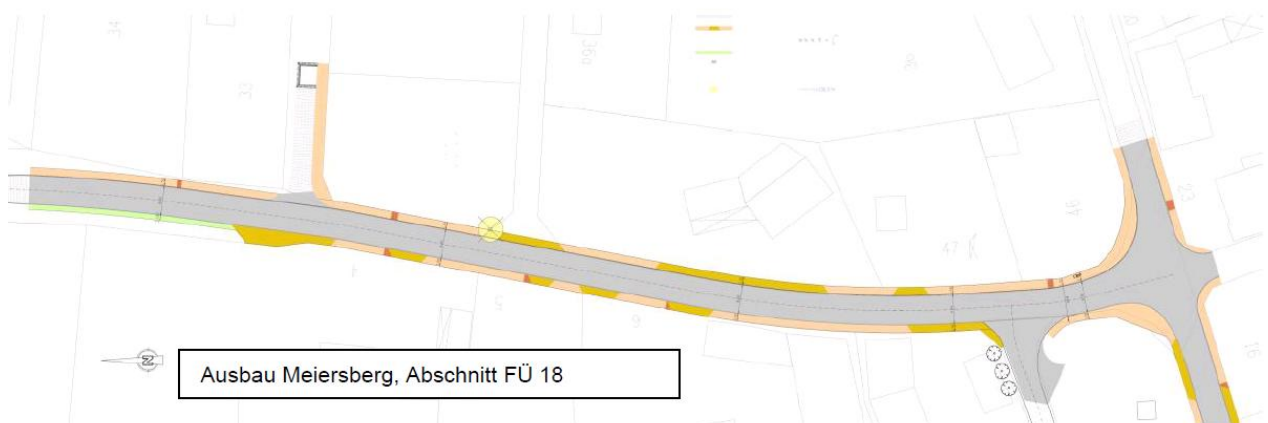
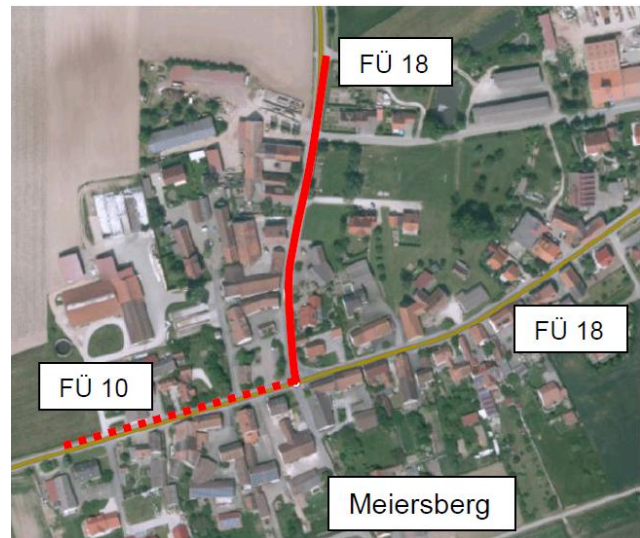
Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.2 FÜ 18 Ortsdurchfahrt Meiersberg (2017)

Die Kreisstraße FÜ 18 weist im Bereich der Ortsdurchfahrt Meiersberg (Markt Wilhermsdorf) einen schlechten Ausbaustand 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 Markt Wilhermsdorf wurde in die Planungen mit eingebunden. Im Zuge der Maßnahme werden auch Gehwege und Beleuchtung sowie ein kurzer Abschnitt einer Dorfstraße erneuert. Hierfür trägt der Markt die Kosten.



Wie in der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms beschlossen, wurde die Maßnahme für 2017 vorgesehen und gemäß § 3 VOB/A öffentlich ausgeschrieben. Die Angebotseröffnung am 06.04.2017 hat folgendes Ergebnis gebracht.

Nr.	Firma	Angebotssumme
1	Strabag AG, Nürnberg	1.083.086,56
2	Fa Hans Hirschmann KG, Treuchtlingen	1.149.044,66
3	Gustav Meyer GmbH, Windsbach	1.245.906,93
4	Richard Schulz, Buttenheim	1.368.101,56

Der Bauausschuss am 24.04.2017 hat der Vergabe an die Firma Strabag AG, Nürnberg, für einen Bruttoangebotspreis von 1.083.086,56 Euro zugestimmt.

Im letztjährigen Bauprogramm wurden Kosten auf 1.021.000 Euro inkl. Verwaltungskosten geschätzt. Auf Grundlage des Ausschreibungsergebnisses werden die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Maßnahme rund 1.245.000 Euro inkl. Verwaltungskosten betragen.

Die Arbeiten wurden am 06.06.2017 begonnen und werden voraussichtlich bis Ende Oktober 2017 fertig gestellt sein. **Aufgrund im Zuge der Arbeiten gefundener und vorher nicht bekannter Leitungen und Kanalrohre verzögert sich die Baufertigstellung um ca. 2 Wochen.**

Kostenberechnung:

-	Gesamtbaukosten:	1.100.000 €
-	Verwaltungskosten:	110.000 € (vormals 69.000 €)
-	Landschaftspf. Begleitplan:	5.000 €
-	Grunderwerb:	6.000 €
-	Sonstiges	24.000 €
-	Gesamtkosten:	1.245.000 €
	Kosten für LK Fürth:	915.000 €, davon ca. 765.000 € zuwendungsfähig
	Kosten Dritter (Gehwege)	330.000 €

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.3 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwanden (2017/18)

Nach umfangreichen Variantenuntersuchungen im Vorfeld war zuletzt der Ausbau auf Bestand (mit Kurvenanpassungen an freier Strecke) und die Führung der Straße durch die Allee im Bereich des Wolfganghofes beschlossen worden. Hierbei werden auch zwei Querungsiseln mit vorgesehen.

Generell soll im Zuge dieser Maßnahme auch ein neuer Geh- und Radweg zwischen Weitersdorf und Anwanden angelegt werden. Die hierfür benötigte naturschutzfachliche Untersuchung (sog. Nutzungstypenkartierung) ist abgeschlossen.

Im Bereich von Anwanden wird die Einmündung der FÜ 22 in die FÜ 14 nach aktuellen Richtlinien ausgebaut.



Die bisherige Kostenschätzung ergab für den Bau Straße und Radweg (inkl. Landschaftspflege) eine Summe von ca. 2,375 Mio. Euro an. Mit Grunderwerb, Vermessung und Verwaltungskosten waren Gesamtkosten von ca. 2,76 Mio. Euro zu erwarten.

Bisherige Kostenberechnung:

- Gesamtbaukosten:	2.225.000 €
- Verwaltungskosten:	167.000 €
- Landschaftspflege:	150.000 €
- Grunderwerb:	218.000 €
- Gesamtkosten:	2.760.000 €

Kosten für LK Fürth: 2.700.000 €, davon ca. 2.428.000 € zuwendungsfähig

Kosten Dritter (Querungshilfe Stadt Zirndorf, Erschließungsanteile): 60.000 €

Der Zuwendungsantrag wurde zum 1. September 2016 eingereicht.

Der Grunderwerb gestaltet sich nach wie vor sehr schwierig. Während auf dem Stadtgebiet von Zirndorf eine Einigung kurz bevor steht, ist auf Gemeindegebiet Roßtal derzeit kein Übereinkommen absehbar. Aus Sicht der dortigen Eigentümer besteht hier noch erheblicher

Gesprächsbedarf, so dass die Verhandlungen hier noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden.

Das StBA verfolgt daher die Möglichkeit, die Maßnahme in zwei Bauabschnitten zu bauen. In einem ersten Schritt erfolgt der Ausbau zwischen Anwenden und der Gemarkungsgrenze mit einem qualifizierten Übergang an die Bestandsstrecke Richtung Weitersdorf. Der Radweg wird bis zur westlichen Querungsinsel gebaut. Der Baubeginn war hier eigentlich noch in 2017 vorgesehen, um den BA 1 möglich frühzeitig im Jahr 2018 fertig stellen zu können (geplant Juni 2018). Durch die Erneuerung der Bahnüberführung in Weitersdorf (siehe II.1.2) wird Weitersdorf beidseitig über einen gewissen Zeitraum nicht, bzw. nur eingeschränkt über die FÜ 22 erreichbar. Diese Doppelbelastung soll soweit möglich kurz gehalten werden.

Die Erfordernisse des Betreibers des Wolfgangshofes werden im Bauablauf berücksichtigt.

Das Vorgehen ist mit der Regierung von Mittelfranken abgestimmt. Die Förderung ist nicht gefährdet. Mit dem zweiten Bauabschnitt ist zeitnah zu beginnen.

Im Zuge der Erstellung des Leistungsverzeichnisses haben sich jedoch neue Erkenntnisse ergeben. Das beauftragte Ingenieurbüro rechnet nun mit Baukosten von 1,71 Mio. €. In der bisherigen Kostenermittlung waren für den BA I rund 1,1 Mio. € Baukosten veranschlagt. Die Kostensteigerung hat dabei folgende Gründe:

Bau eines Provisoriums: Durch den Ausbau des BA I bis zur Gemarkungsgrenze muss ein provisorischer Übergangsbereich zum nicht ausgebauten Abschnitt Richtung Weitersdorf geschaffen werden, Kosten rund 125.000 €.

Baugrunduntersuchung: Das Baugrundgutachten hat ergeben, dass im Ausbaubereich vermehrt belasteter Boden (Belastungsklasse Z1.2 und Z2) anzutreffen ist. Die erforderliche Bodenverbesserungsmaßnahmen werden rund 250.000 € kosten.

Durch den Ausbau der Kreisstraße ist die Entwässerungssituation neu zu bewerten und zu klären. Das bisherige (kostenfreie) Einleiten des Wassers in die Kanalisation von Anwenden ist nicht mehr möglich. Daher ist vorgesehen, das anfallende Oberflächenwasser in das noch zu bauende Entwässerungsnetz des neuen Baugebietes nördlich der Kreisstraße zu bringen. Da dieses zur Fertigstellung der Maßnahme noch nicht vorhanden sein wird, muss mit einem Provisorium (ausgeweiteter Graben und Pumpe) das Wasser gefangen und weiter geleitet werden. Dies darf für den Zeitraum des Provisoriums noch in das Kanalnetz der Stadt Zirndorf erfolgen. Die Einleitung erfolgt gedrosselt. Kosten rund 125.000 €.

Das Preisniveau im Bausektor hat ein äußerst hohes Niveau erreicht. Hier muss aktuell mit rund 10% höheren Kosten im Vergleich zur vergangenen Ermittlung kalkuliert werden. Mehrkosten rund 110.000 €

Zusätzlich zu den ermittelten Kosten von 1,71 Mio. € wird im Bauauftrag noch der Bau der Linksabbiegespur in das neue Wohngebiet mit aufgenommen. Diese Kosten (125.000 €) sind jedoch nicht vom Landkreis zu tragen.

Daher ist mit einer Auftragssumme von rund 1,835 Mio. € zu rechnen.

Hierdurch ergeben sich für den BA 1 neue Gesamtkosten:

-	Bruttobaukosten:	1.835.000 €
-	Verwaltungskosten:	183.500 €
-	Landschaftspflege:	100.000 €
-	Grunderwerb:	100.000 €
-	Gesamtkosten:	2.218.500 € (bisher: 2.760.000 € für Gesamtmaßnahme)

Um noch Ende Oktober mit dem Bau zu beginnen, hätte die Maßnahme spätestens am 08.09.2017 im Staatsanzeiger veröffentlicht werden müssen, also noch vor den Sitzungen von BA und KT. Aufgrund der deutlichen Veränderungen bei Bauumfang und Baukosten wäre diese Vergabe jedoch nicht mehr von der bestehenden Beschlusslage der Kreisgremien gedeckt gewesen, so dass die Ausschreibung vorerst zurückgezogen wurde.

Der hierdurch entstehende Bauzeitverlust ist mit ca. 3 Wochen jedoch überschaubar (aufgrund des dortigen Weihnachtsmarktes hätten die Bauarbeiten sowieso Ende November eingestellt werden müssen). Auch entfällt jetzt die Überwinterung der Baustelle, die zusätzliche Kosten verursacht hätte. Ein Baubeginn im zeitigen Frühjahr ist dennoch möglich, in 2017 können die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen (Baumfällungen) bereits durchgeführt werden. Die Ausschreibung soll ebenfalls noch in 2017 erfolgen.

Diese Maßnahme wurde im BA intensiv diskutiert. Insbesondere die Frage, ob eine Verschiebung der Maßnahme und die damit einhergehende Vermeidung der Errichtung einer provisorischen Entwässerungslösung sowie eines provisorischen Baus im Übergangsbereich zwischen dem BA 1 und der bestehenden Alttrasse (Zusatzkosten jeweils 125.000 €) hier die deutlich gestiegenen Baukosten wieder reduzieren könnte, standen dabei im Fokus. Da das StBAN jedoch auch für die kommenden Jahre mit weiter steigenden Baukosten rechnet, würde diese möglich Ersparnis aber aller Voraussicht nach wieder durch die Baukostensteigerung aufgezehrt.

Die jetzt angestrebte Aufteilung in Bauabschnitte ist prinzipiell auch nicht zuwendungsschädlich, solange der Landkreis im Rahmen seiner Möglichkeiten auch weiterhin anstrebt, den zweiten Bauabschnitt bei Weitersdorf durchführen zu wollen.

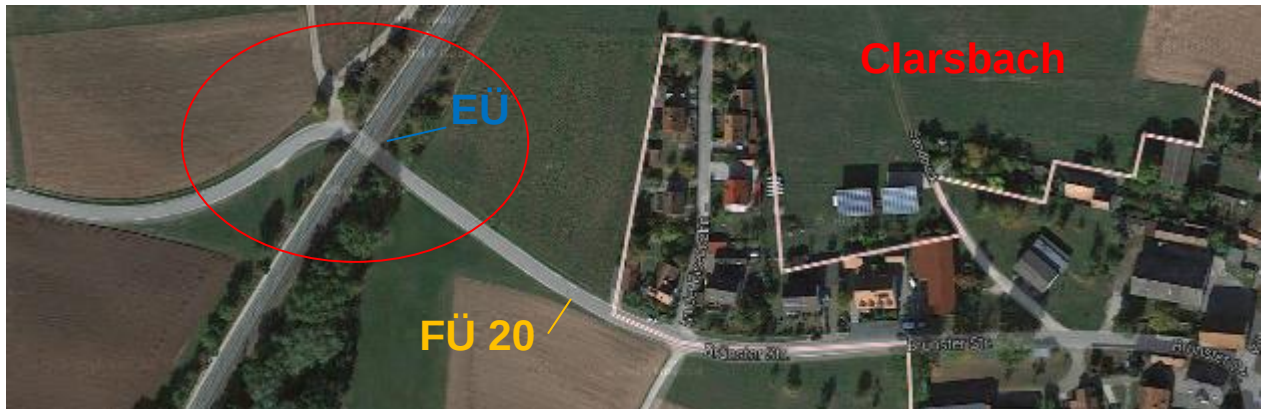
Auf Antrag von Herrn KR Schaa wurde über diese Maßnahme einzeln abgestimmt, der Baubeginn des BA 1 in 2018 wurde gegen zwei Gegenstimmen beschlossen.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Kreisstraße soll im Bereich des Wolfgangshofs weiterhin durch die Allee verlaufen und der Bereich zwischen Weitersdorf und dem Wolfgangshof bestandsnah ausgebaut werden (mit Kurvenbegradigungen).**
- 2. Die Maßnahme wird in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der 1. BA soll im Frühjahr 2018 baulich beginnen. Der 2. BA soll nach Möglichkeit zeitnah umgesetzt werden.**

2.4 FÜ 20 Straßensanierung bei der Eisenbahnüberführung westlich von Clarsbach (2017)

Direkt westlich von Clarsbach befindet sich die Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Kreisstraße FÜ 20.



Anlass für die diesjährige Meisterreimäßnahme war der schlechte Zustand der Fahrbahn unterhalb der Eisenbahnbrücke. Die Entwässerung der Straßenwassers funktionierte in diesem Bereich nicht mehr (Senke im Bereich der EÜ). Vernässungen und Frosteinwirkung haben der Straße im Lauf der Jahre stark zugesetzt.

Im Rahmen der Maßnahme wurde die Kreisstraße durch die Straßenmeisterei im Bereich der Eisenbahnüberführung grundhaft erneuert (Erneuerung Unter- und Oberbau). Weiterhin wurden die Straßenentwässerung im Bereich der Brücke und die im Kurvenbereich ausgefahrenen Bankette erneuert.



Für die Gesamtmaßnahme wurden Kosten in Höhe von 58.000 Euro veranschlagt. Die Bauarbeiten wurden Mitte April 2017 begonnen und im Juli 2017 abgeschlossen.

Herr KR Zehmeister lobte die zügige und qualitativ gelungene Bauausführung, insbesondere da die Entwässerung jetzt wieder einwandfrei funktioniert und auch keine Nachteile (Durchfahrtshöhe) für den landwirtschaftlichen Verkehr entstanden sind.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt diese Information zur Kenntnis.

3 Deckenbaumaßnahme 2016

3.1 FÜ 15 Pelzleinstraße Roßtal

Als diesjährige Deckenbaumaßnahme wurde die Pelzleinstraße (FÜ 15) im Bereich der Ortsdurchfahrt von Roßtal vorgesehen.

Der Bereich ist seit einiger Zeit unter Beobachtung und sollte ursprünglich zusammen mit der Querunginsel am Ortseingang realisiert werden.

Da die Insel nicht ausgeführt werden konnte, wurde der Deckenbau eigenständig verwirklicht.



Die Maßnahme erstreckte sich vom westlichen Ortseingang von Roßtal bis zum Einmündungsbereich der Kreisstraße FÜ 22 (von Clarsbach) über eine Länge von rund 460 m. Sie war bereits für das vergangene Jahr vorgesehen. Aufgrund des frühen Wintereinbruchs konnten jedoch nur vorbereitende Arbeiten erledigt werden (29. November - 2. Dezember 2016).

In diesem Jahr wurde nun der eigentliche Deckenbau umgesetzt (8. Mai - 12. Mai 2017). Die Baukosten belaufen sich auf rund 78.000 €.

Der folgende Streckenabschnitt zwischen dem Einmündungsbereich der Kreisstraße FÜ 22 bis hin zum Kreisverkehr an der St 2409 wurde als Bauabschnitt II ebenfalls mit umgesetzt (24. April – 5. Mai 2017). Baukosten belaufen sich auf rund 71.000 €.

Im Zuge der Maßnahme „Signalisierungen südlich Seukendorf“ des StBAs an der Staatsstraße 2409 wurden an drei Kreuzungen Ampeln aufgestellt und die beteiligten Äste stellenweise angepasst. Hier ist auch ein gewisser Betrag in der FÜ 16 (westlich Gwäxhauskreuzung) angefallen, der als Deckenbau deklariert wird.

Im Zuge des Radwegebaus an der FÜ 2 wird ein Deckenbau mit ausgeschrieben. Dieser beginnt rund 140 m vor dem OT Seckendorf und führt auf einer Länge von 500 m bis kurz vor die Kreuzung mit der FÜ 15.

Dies ist vorgesehen für 2018.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2018 – 2021

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig)

1.1 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2018)



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

Die DB hat im Jahr 2016 mitgeteilt, dass es sich bei dem Bahnübergang um eine „priorisierte Anlage“ handelt. Sie kann entgegen früherer Annahmen doch getrennt von den weiteren im Bereich von Langenzenn liegenden Bahnübergängen betrachtet werden (keine „BÜ-BÜ-Kette“). Aufgrund der Dringlichkeit und wohl vorhandener finanzieller Mittel kann das Vorhaben im Jahr 2017 umgesetzt werden.

Der Zuwendungsantrag für den Kostenanteil des Landkreises wird nun zum wiederholten Male eingereicht.

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).

Die DB teilte am 6. April 2017 mit, dass der Bau oberste Priorität habe, da sonst im BÜ Bereich die zulässige Geschwindigkeit in der ohnehin schon geltenden „Langsamfahrstrecke“ von 40 km/h auf 10 km/h nochmalig reduziert werden soll.

Die Bahn plant mit einem Umbau ab Oktober bis Ende Dezember 2017.

Das StBA weist auf die Maßnahme der Stadt Langenzenn hin, welche einen neuen Kreisverkehr bauen sowie die Kreisstraße FÜ 17 verlegen möchte. Dies soll im Jahr 2018 geschehen. Aus diesem Grund wurde vereinbart, dass die Bahn im Jahr 2017 nur im Bereich des

Bahnkörpers tätig sein wird. Die Straßenbauarbeiten von Stadt und Landkreis werden im Jahr 2018 aufeinander abgestimmt, um kein Provisorium zu schaffen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird die weiteren Planungsschritte (Ausschreibung, Vergabe) einleiten, um eine Bau im Jahr 2018 zu gewährleisten.

1.2 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018) und Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2019)



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 hier das Verlangen gestellt, ein neues Bauwerk mit einer lichten Höhe von 3,80 m und eine lichten Breite von 10 m zu fordern.

Im derzeit laufenden Planungsprozess hat sich gezeigt, dass die DB die Eisenbahnüberführung bereits im Jahr 2018 erneuern kann.

Der Bauablauf sieht vor, das neue Brückenbauwerk neben dem Bestandsbauwerk zu errichten. Voraussichtlich zwischen 13.10.-17.10.2018 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 voll gesperrt werden.

Im Anschluss an die Brückenarbeiten schließen sich die Straßenanpassungsarbeiten an.

Diese beinhalten die Höhenangleichung, da sich die Straße im Bauwerksbereich tiefer befinden wird. Die Arbeiten können voraussichtlich in 2018 nicht beendet werden, eine Winterbefahrbarkeit wird jedoch gewährleistet.

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 2019 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) vorgenommen werden. Insofern sind untenstehend die Kosten für einen Vollausbau angegeben.

[Der Markt und der Landkreis sind zwischenzeitlich übereingekommen, den Ausbau soweit möglich am Bestand zu orientieren \(ähnlich wie beim Ausbau der OD Wachendorf\), um unnötige Verzögerungen beim Grunderwerb zu minimieren.](#)

- 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. Das Amt für Ländliche Entwicklung hat bislang den Dorferneuerungsplan noch nicht vorgelegt. Ein Ingenieurbüro soll mit der weiteren Ausarbeitung beauftragt werden.

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, 2018

BA IIa: OD Roßtal (Bahnhof-Seniorenheim), 2019

BA IIb: OD Weitersdorf (Seniorenheim-EÜ), 2019

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

Die Kosten für den BA I sind im Zuge der Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung mittlerweile genauer berechnet worden:

BA I: EÜ Maßnahme

Baukosten inkl. Straßenanpassung	2.496.000 Euro
Davon Anteil Landkreis	1.579.000 Euro
Anteil DB	917.000 Euro

(inkl. Verwaltungs- bzw. Planungskosten der Bahn)

Der Landkreisanteil ist förderfähig.

(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): ca. 400.000 Euro)

Die DB hat dem Landkreis darüber hinaus einen sogenannten Vorteilsausgleich i.H.v. 333.000 € zu zahlen.

Die Kosten wurden nach Beratung im BA dahingehend korrigiert, dass der Vorteilsausgleich durch die DB wegen der Vergleichbarkeit mit den bisherigen Kostenangaben wieder eingerechnet werden soll. Dadurch und inkl. einer zusätzlichen Kostenerhöhung aufgrund neuester Auskünfte der DB (DB + 5.000 €, Landkreis + 9.000 €) ergibt sich folgende aktualisierte Kostenübersicht:

Anteil Landkreis inkl. Vorteilsausgleich von DB:	1.259.000 €
Anteil DB inkl. Zahlung Ausgleich:	1.259.000 €

BA II Grobe Kostenschätzung:

BA II: Ausbau OD Roßtal-Weikersdorf (unverändert ggüb. Vorjahr)

Baukosten Ausbau der OD (vereinfachter Kilometersatz)	950.000 €
Sonstiges (LBP, Vermessung usw.)	50.000 €
Verwaltungskosten (10 %)	95.000 €
Grunderwerb	200.000 €

Gesamtkosten	1.295.000 €
davon Anteil Landkreis	1.005.000 €
Anteil Markt	290.000 €

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

BA III: Ausbau OD Weikersdorf

Die Kosten sind aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht bestimmbar.

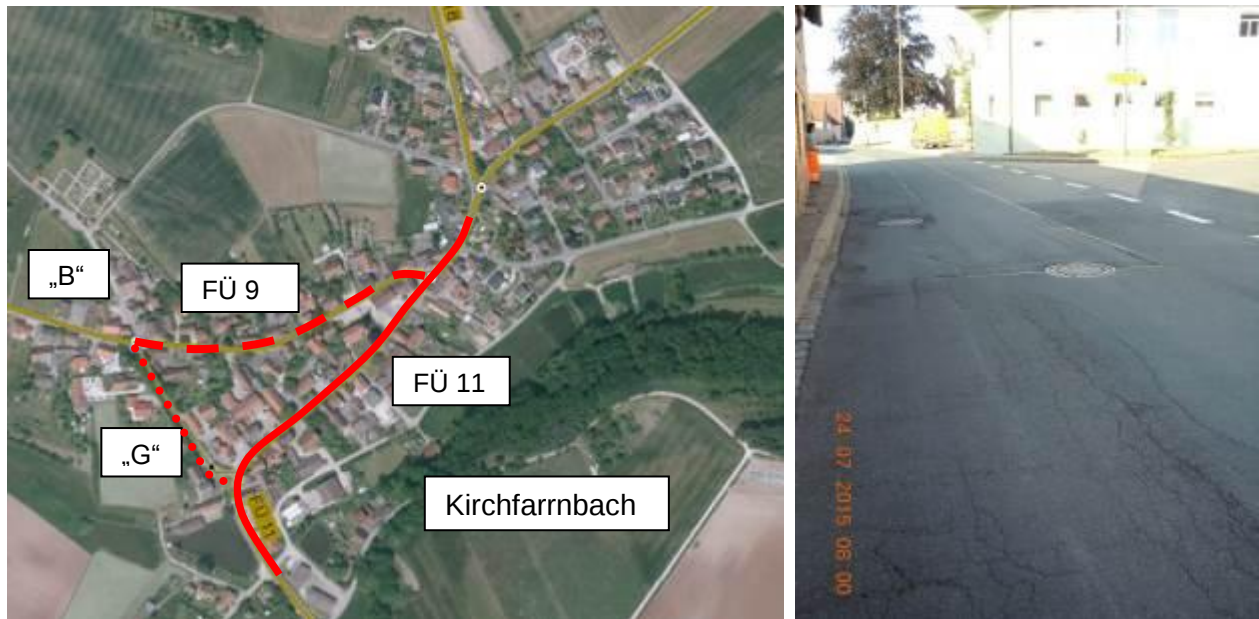
Eine Zuwendungsfähigkeit ist grundsätzlich dann gegeben, wenn eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht wird. Dies wird hier sowohl beim Straßenbau als auch bei der Eisenbahnüberführung angestrebt.

Die genauen Kosten werden in den nun folgenden Planungsschritten ermittelt.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die EÜ-Maßnahme durch die DB wird nach derzeitigem Stand im Jahr 2018 umgesetzt, der Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (Bauabschnitt IIa und IIb) sollen in den Folgejahren (2019) realisiert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Markt Roßtal die Planung der OD Roßtal sowie die Dorferneuerungsmaßnahme in Weikersdorf abzustimmen.

1.3 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2019)



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

Die Kreisstraße FÜ 11 stellt eine Nord-Süd-Verbindung im westlichen Landkreis Fürth dar (B8 – St 2245). Sie hat eine etwas größere verkehrliche Bedeutung als andere Kreisstraßen und sollte ähnlich wie die OD Burggrafenhof ausgebaut werden, demnach mit einer Fahrbahnbreite von 6 m. Dieser Ansatz bedeutet jedoch einen nicht unerheblichen Eingriff in die angrenzenden Grundstücke und auch in dortige Gebäude.

Mit dem Markt Wilhermsdorf haben Gespräche bzgl. des Umfangs der Maßnahme stattgefunden. Ebenfalls hat sich der Marktgemeinderat über den möglichen Ausbauumfang besprochen. Dem Vorschlag mit 6 m wurde zugestimmt. Der Markt würde einen durchgehenden Gehweg mit einer Breite von 1,5 m befürworten. Auf der anderen Seite würde ein Gehweg mit der „Restbreite“ ausreichen.

Herr Bgm. Emmert würde eine Bürgerbeteiligung begrüßen. Er schlägt einen Informationsabend vor, sobald die Planungen „vorstellungsreif“ sind. Dabei sollten hier auch zwei Alternativen

tiven dargestellt werden – Ideal (mit Grunderwerb) und Realistisch (ohne/wenig Grunderwerb).

Von Seiten der Verwaltung wurde vorgeschlagen, die Verkehrsführung in Kirchfarnbach zu überdenken. Der erwähnte Abschnitt der FÜ 9 könnte zur Einbahnstraße ausgewiesen werden (Fahrtrichtung „Ost→West“). Dadurch ließe sich die Engstelle im Einmündungsbereich zur FÜ 11 beheben. Auch Gehwege wären dort nun vorsehbar.

Die Straße Kirchfarnbach G (gepunktet) wird demnach verkehrlich aufgewertet werden. Der Kreuzungsbereich „B-G“ wird zur abknickenden Vorfahrtsstraße.

Dementsprechend könnte durch die geänderte Verkehrsbedeutung auch eine Abstufung des gestrichelten Abschnittes der FÜ 9 in Erwägung gezogen werden.

Aufgrund der wohl umfangreichen Bürgerbeteiligung und der Findungsphase bzgl. der Einbahnstraßenregelung ist es derzeit nicht sinnvoll, einen Zuwendungsantrag bereits jetzt schon einzureichen.

Die Einbahnstraßenlösung wird von Markt und Landkreis befürwortet und würde zwei Gebäudeabbrüche/Umbauten ersparen. Ein Eingriff in Bausubstanz wird aber kaum vermeidbar sein. Im Zuge der Baumaßnahme ist auch die Errichtung einer Querungshilfe mit vorgesehen. Diese soll im Bereich der Kirche zur Ausführung kommen. Derzeit wird die Planung eines vollwertigen Gehweges nördlich der Straße favorisiert. Nachdem die Planung hier noch umfangreich zu ändern ist, ist ein Bau im Jahr 2018 unrealistisch. Deswegen wird die Maßnahme auf das Jahr 2019 verschoben.

Eine Kostenschätzung ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht möglich, da der Ausbaumfang noch nicht feststeht.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, 2017/18 die notwendigen Planungen durchzuführen und weitere Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.**
- 2. Die Maßnahme soll 2019 realisiert werden.**

1.4 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (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 Bohrkerne 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. Hierzu hat es am 14. März 2016 ein Abstimmungsgespräch mit dem Staatlichen Bauamt gegeben. Dabei wurden u.a. die Themen Radfahrstreifen, Parkplätze, Zufahrten und Kreuzungsumgestaltung erörtert. Die Stadt Langenzenn wird ihre Planungen fortsetzen und mit dem StBA abstimmen.

Vorschlag der Verwaltung:

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

1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2019)

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 wurden bereits Bohrkerne gezogen. Die Auswertung der Bohrkerne

hat ergeben, dass der Kurvenbereich einen geringen, jedoch ausreichenden bituminösen Aufbau hat. Der schlechte Fahrbahnzustand könnte demnach mit einem Deckenbau, ggfs. mit einer zusätzlichen Binderschicht behoben werden.

Zur Verbesserung der Entwässerung des Feldes ist ein neuer Graben vorgesehen.

Somit ließe sich das Projekt im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme bewerkstelligen.

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.

Durch den Bau des Radweges zwischen Anwanden und Großweismannsdorf (siehe Punkt 4.2) wird der Abschnitt Anwanden-Lind zu einer Radwegelücke (Fortführung Radweg Lind-Leichendorf vorhanden). Zwar ist dort ein Gehweg mit Hochbord vorhanden, dieser ist jedoch für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schmal. Zudem ist der Sicherheitsstreifen zur Straße zu gering. Es erscheint daher als sinnvoll, den Bau eines Radweges in diesem Streckenabschnitt in das Bauprogramm mit aufzunehmen (siehe Punkt 4.4). Im Zuge der Planungen soll ermittelt werden, ob es sinnvoll erscheint, den Deckenbau bereits vorab zu verwirklichen, oder ob beides gemeinsam (ab 2020) umgesetzt werden sollte. Zu berücksichtigen sind die weiteren Baumaßnahmen in der unmittelbaren Umgebung bzw. auf den anderen Nord-Süd-Achsen im Landkreis (z. B. Ausbau nördlich Ammerndorf)

[Herr Landrat erteilt den Prüfauftrag an die Verwaltung, ob das Ortsschild weiter in den Außenbereich versetzt werden kann \(wg. dann evtl. möglichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen\).](#)

Vorschlag der Verwaltung:

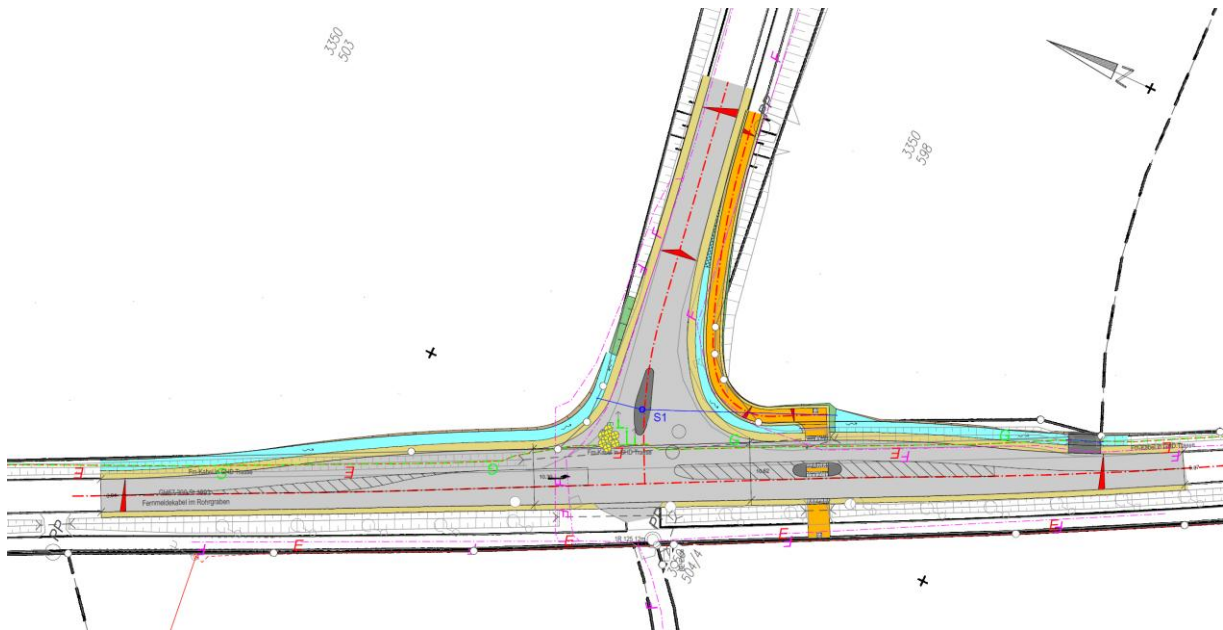
- 1. Das Straßenbauprojekt soll im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme verwirklicht werden.**
- 2. Das StBA prüft den Bau eines vollwertigen Radweges zwischen Anwanden und Lind. Dieser wird in das Bauprogramm mit aufgenommen (siehe Punkt 4.4)**
- 3. Durch die Nachbarbaustellen sollte auf der FÜ 14 keine weitere Maßnahme erfolgen. Deshalb sollte der Deckenbau frühestens 2019 erfolgen.**

1.6 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2019)

Die Maßnahme war bereits früher im Bauprogramm enthalten und war für das Jahr 2016 vorgesehen. Jedoch verweigerten alle dort betroffenen Eigentümer den Verkauf von Flächen mit der Begründung, dass aus Ihrer Sicht ein solcher Umbau nicht notwendig erscheint. Auch die Stadt Zirndorf hat damals mitgeteilt, dass sie den weiteren Umbau der Kreuzung nach Herstellung des dortigen Geh- und Radweges entlang der Weiherhofer Hauptstraße nicht mehr für erforderlich hält. Die Maßnahme wurde daraufhin zurückgestellt.

Die Unfallstatistik zeigt zwar keine Unfallhäufung im Sinne der Unfalldefinition, jedoch eine Unfallsauffälligkeit. Am Knotenpunkt sind in den letzten Jahren immer wieder Unfälle aufgetreten, zuletzt (KW 33) auch wieder ein Unfall mit Todesfolge. **Ob dieser Unfall nach derzeitigem Sachstand durch den Umbau hätte vermieden werden können, ist noch nicht gesichert, die Auswertung durch die Unfallkommission ist noch nicht erfolgt.**

Es erscheint **aber dennoch** geboten, diese Maßnahme wieder in das Bauprogramm des Landkreises aufzunehmen.



Die damalige Kostenberechnung belief sich auf:

Baukosten	431.000 Euro
Landschaftspflege	10.000 Euro
Vermessung	5.000 Euro
Verwaltungskosten	43.000 Euro
Grunderwerb	10.000 Euro
Gesamt	499.000 Euro

Davon zuwendungsfähige Kosten 437.000 €

(Bisherige Grobkostenschätzung: 431.000 €)

Eine Knotenpunktszählung hat ergeben, dass die Stadt Zirndorf bei diesem Kreuzungsumbau kostenbeteiligt ist.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll wieder in das Bauprogramm für das Jahr 2019 aufgenommen werden.

1.7 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwanden (2020)

Die FÜ 14 in Anwanden weist im Bereich der Schwabacher Straße einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 330 m). Aufgrund des vorhandenen Schädigungsgrades des Fahrbahnbelags und der zu erwartenden unzureichende Oberbaustärke im Bestand, ist die Sanierung des Ortsdurchfahrts im Vollausbau wahrscheinlich.

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

Die Kreisstraße FÜ 14 stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung im östlichen Landkreis Fürth dar (B 14 - St 2245) und hat eine große verkehrliche Bedeutung (DTV 4.533 Kfz/24h)

Eine Umsetzung der Maßnahme soll im Jahr 2020 erfolgen.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungen für einen Ausbau der OD Anwanden durchzuführen und Gespräche mit der Stadt Zirndorf zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.
2. Die Maßnahme soll 2020 realisiert werden.



1.8 FÜ 20 Ausbau Ortsdurchfahrt Fernabrünst (2021)

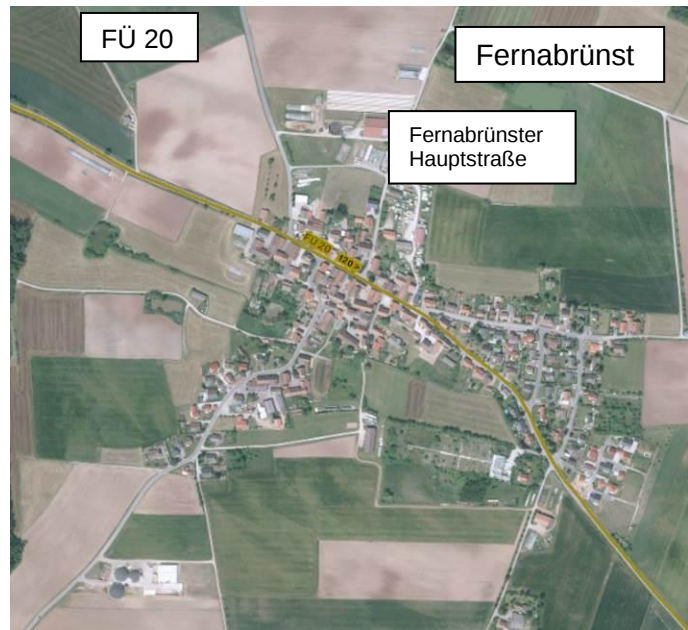
Die FÜ 20 in Fernabrünst weist im Bereich der Fernabrünster Hauptstraße einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 670 m). Aufgrund des vorhandenen Schädigungsgrades des Fahrbahnbelags und der zu erwartenden unzureichende Oberbaustärke im Bestand, ist die Sanierung des Ortsdurchfahrts im Vollausbau wahrscheinlich.

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

Vor einigen Jahren wurde ein erheblicher Abschnitt der OD im Zuge einer Kanalbaumaßnahme bereits halbseitig ertüchtigt.

Im Rahmen der nun vorgesehenen Maßnahme wird vorgeschlagen, die zweite Fahrbahnhälfte auszubauen sowie den restlichen Bereich (im südlichen Abschnitt der OD) komplett zu erneuern.

Eine Umsetzung der Maßnahme wird im Jahr 2021 angestrebt.



Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungen für einen Ausbau der OD Fernabrünst durchzuführen und Gespräche mit der Gemeinde Großhabersdorf zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.
2. Die Maßnahme soll 2021 realisiert werden.



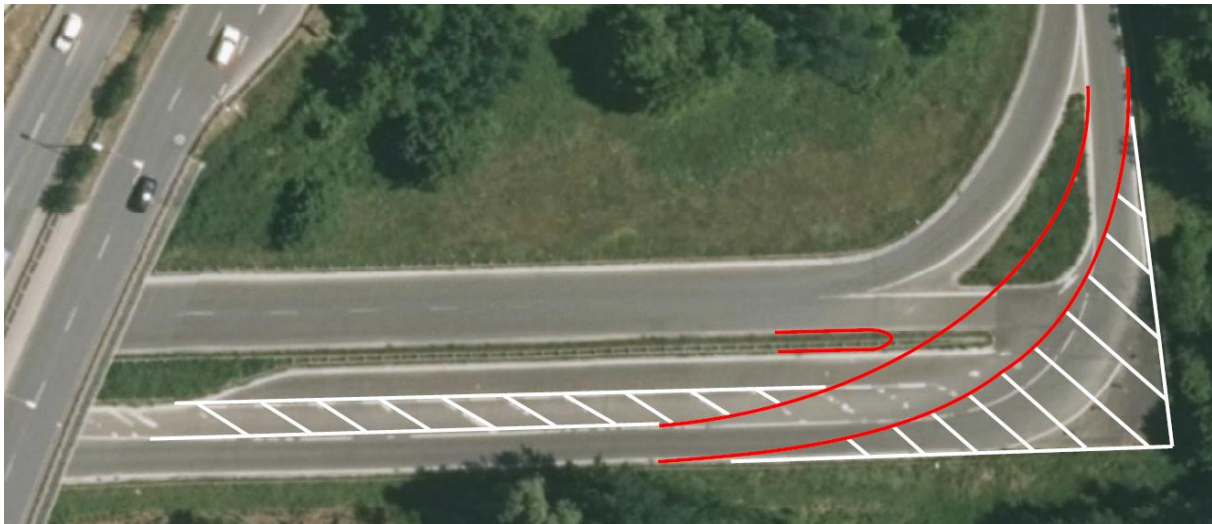
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)

2.1 Meistereimaßnahme 2018

Als Meistereimaßnahme 2018 stehen aktuell drei möglich Projekte zur Auswahl:

1. Entschärfung des Ausbauendes der FÜ 6 in Oberasbach

Nachdem kein Weiterbau der Verbindungsstraße West geplant ist, könnte die auf einen geradlinigen Weiterbau ausgelegte Linienführung der Kreisstraße FÜ 6 in Oberasbach geändert werden.

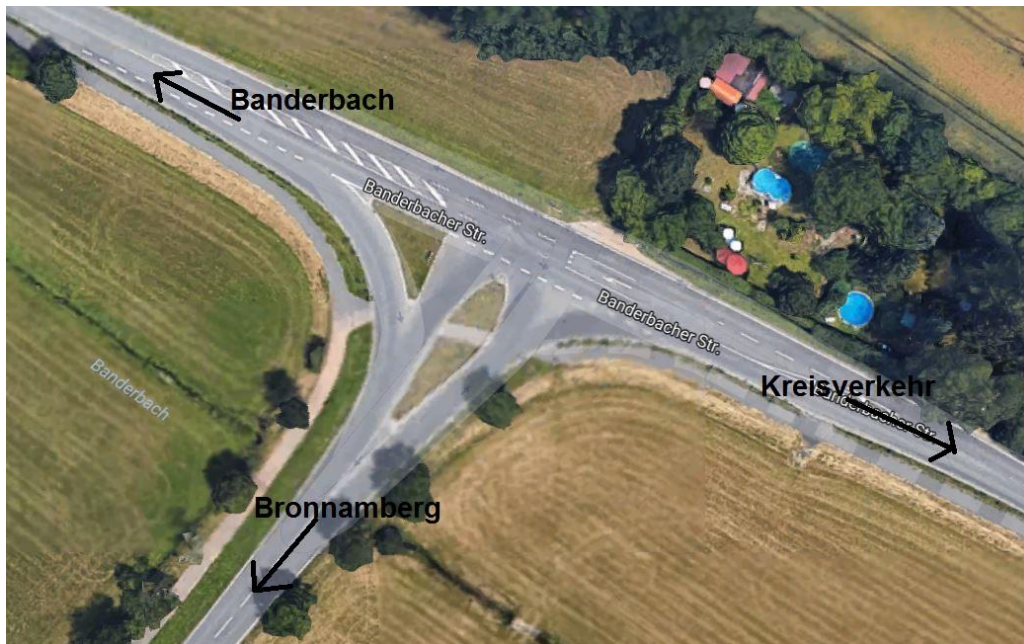


Damit verbunden wäre auch ein teilweiser Rückbau der Mittelschutzplanken und der Verkehrsinseln. Gleichzeitig könnten die vorhandenen Entwässerungen optimiert werden.

Ein Umbau des Kreisstraßenendes zu einem Kreisverkehr zur Erschließung eines neuen Gewerbegebiets durch die Stadt Oberasbach steht nach dortiger Aukunft für die nächsten fünf Jahre nicht zu erwarten.

Für diese Maßnahme werden die Kosten auf 68.000 € geschätzt. Hauptsächlich handelt es sich hierbei um Asphalt und Markierungsarbeiten. Allerdings ist die Dringlichkeit dieser Maßnahme nicht sonderlich hoch. Zwischen dem 01.01.2014 und dem 31.07.2017 ereigneten sich an dieser Stelle lediglich 5 Kleinunfälle, wovon 4 auf nicht angepasste Geschwindigkeit und einer auf Alkohol zurückzuführen sind. Aus Sicht der Polizei ist der Handlungsbedarf dort daher nicht übermäßig hoch. **Jedoch geschehen dort immer wieder kleinere (nicht polizeilich aufgenommene) Leitplankenschäden, die durch die Straßenmeisterei behoben werden müssen. Auch der Fahrbahnbelag ist stellenweise schadhaft.**

2. FÜ 19 nahe Banderbach: Änderung der Radwegführung an der Abzweigung in Richtung Bronnamburg



Aufgrund der Knotenpunktausgestaltung ist der Radweg ein ganzes Stück in die Gemeindeverbindungsstraße eingerückt. Hieraus resultiert, dass der Radweg hier nicht bevorrechtigt ausgewiesen werden kann, was unter dem Gesichtspunkt der Fahrradfreundlichkeit wünschenswert wäre. Um diese Bevorrechtigung zu erreichen, müsste nach einer ersten Einschätzung die Rechtsabbiegerspur in der FÜ 19 rückgebaut und auch die Knotenpunktsgestaltung (insb. die Aufrichterung) geändert werden. Nachdem es sich bei der Straße nach Banderbach um eine Gemeindeverbindungsstraße handelt, ist auch die Stadt Zirndorf in den weiteren Planungsprozess mit einzubeziehen.

Dieses Projekt ist erst jüngst aufgegriffen worden, so dass hier noch keine nennenswerten Planungsüberlegungen angestellt werden konnten. Kosten daher ebenfalls noch nicht abschätzbar.

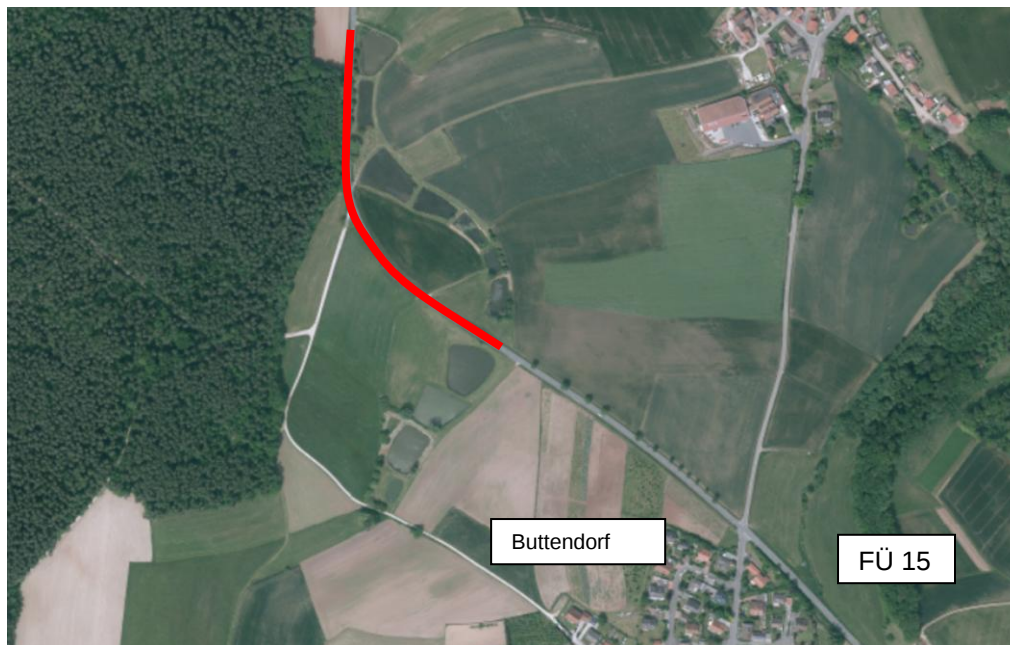
Bei dieser Maßnahme wäre der Planungsaufwand im Vergleich zu den sonstigen Maßnahmen hoch.

3. FÜ 15 Ammerndorf in Richtung Roßtal: Anlage einer Amphibienschutzanlage.

Im Landkreis gibt es insgesamt vier Stellen an Kreisstraßen, an denen jährliche Amphibienwanderungen stattfinden. Wie die Diskussion um die Anlage einer dauerhaften Schutz Einrichtung an der FÜ 11 zwischen Keidenzell und Kirchfarnbach gezeigt hat, lässt sich jedoch nicht überall eine wirtschaftlich vertretbare Schutzmaßnahme auch baulich schaffen. Aufgrund der dortigen Dammlage der Straße scheint diese Möglichkeit jedoch zumindest an der FÜ 15 gegeben zu sein.

Auch bei dieser möglichen Maßnahme befindet sich die Planung noch im Anfangsstadium,

so dass über Kosten und bauliche Ausführung noch keine Aussagen gemacht werden können. Im Rahmen einer Meistereimaßnahme können hier aber nur Rohrdurchleitungen errichtet werden, der Aufwand für eine dauerhafte Leiteinrichtung (Betonzaun) wäre unverhältnismäßig hoch. Der Einsatz der Naturschutzhelfer (Amphibien einsammeln und über die Straße tragen) ließe sich jedoch damit deutlich reduzieren



Zur Festlegung welche Meistereimaßnahme 2018 nunmehr durchgeführt werden soll sind daher weitere planerische Vorüberlegungen anzustellen. Die Verwaltung wird diese bis zum Jahresende soweit weiterverfolgen, dass eine Beschlussfassung mitsamt der Bereitstellung der hierfür notwendigen Haushaltsmittel erfolgen kann.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Festlegung der Meistereimaßnahme 2018 soll bis zum Jahresende 2017 erfolgen. Die Verwaltung wird beauftragt die hierfür notwendigen Vorplanungen bis dahin durchzuführen.

3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)

3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2018

Aufgrund des insgesamt guten Erhaltungszustands der Ingenieurbauwerke schlägt die Verwaltung vor, im Jahr 2018 kein Brückenbauwerk instand zu setzen.

Über die weiteren Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2019 soll im Detail erst entschieden werden, wenn die regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen entsprechenden Handlungsbedarf aufzeigen.

Als kommende Projekte kommen nach den derzeitigen Brückenzustandsnoten potentiell in Frage

2019: Sanierung Zennbrücke bei Langenzenn (Zustandsnote 2,5)

2020: Neubau Zennbrücke (ZN 2,3) und Zennflutbrücke (ZN 2,5) bei Wilhermsdorf (mindertragfähige Bauwerke, Brückenklasse 30 bzw. 30/30)

Vorschlag der Verwaltung:

Für 2018 soll keine Brückensanierungsmaßnahme vorgesehen werden. Die folgenden Ertüchtigungsmaßnahmen richten sich nach den Ergebnissen der laufend durchgeführten Bauwerksprüfungen.

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

4.1 FÜ 2 G+R Schwadermühle – Seckendorf – alte B 8 (2017/18)

In den vorherigen Bauprogrammen des Landkreises war der Neubau dieser Radwegeverbindung für die Jahre 2016 (Abschnitt 1: Seckendorf – Schwadermühle), bzw. für das Jahr 2017 (Abschnitt 2: Seckendorf – AS Horbach) vorgesehen gewesen. Die Führung des Geh- und Radweges ist baulich nur auf der Ostseite der FÜ 2 möglich.

Aufgrund früherer Diskussionen über diesen Geh- und Radweg wurde festgelegt, den Bauabschnitt II nicht wie ursprünglich vorgesehen bis nach Raindorf (aufgrund starker Steigungen) zu führen, sondern bis zur Anschlussstelle Horbach, da insbesondere davon auszugehen ist, dass der eigentliche Ziel- und Quellpunkt des dort stattfindenden Fußgänger- und Radverkehrs nicht Raindorf selbst, sondern Langenzenn ist.



Aufgrund von Grunderwerbsproblemen musste der Bau des Abschnittes 1 mehrfach verschoben werden.

Nachdem der Grunderwerb erst im Mai 2017 sichergestellt werden konnte, erschien ein Baubeginn in diesem Jahr nicht mehr als sinnvoll. Daher sollen in 2017 die Rodungen vollzogen werden, im Jahr 2018 erfolgt dann der Radwegebau.

Für den BA II wurde der Zuwendungsantrag zum 01.09.2017 eingereicht. Gemäß Planung wird der Radweg vom Ortsausgang von Seckendorf beginnend unter der B8 bis zur Einmündung des Anschlussstellenastes (als Kreisstraße gewidmet) geführt. Im Anschluss wird er parallel zu diesem geführt und endet schließlich an der „alten B8“ (Nürnberger Straße).

Die alternative Führung des Radweges zwischen B8 und Biogasanlage (gelbe Linienführung) wurde



geprüft. Es zeigte sich, dass diese Variante erhebliche Kosten verursacht. Der Höhenunterschied zwischen Kreisstraße und Bundesstraße beträgt rund 6 m. Um diese Differenz auszugleichen und den Radweg mit einer akzeptablen Steigung (max. 6%) auf die Höhenlage der B8 zu bringen, müssen umfangreiche bauliche Maßnahmen direkt an der Bundesstraße vorgenommen werden. Unter anderen sind massive Erdbewegungen durch den erforderlichen Einschnitt nötig sowie Stützkonstruktionen insbesondere für den Damm der Bundesstraße.

Eine Kostenschätzung ergab hier einen Ansatz von rund 750.000 € allein für die benötigte Stützkonstruktion.

Diese Mehrkosten können bei weitem nicht durch die verkürzte Führung des Radweges aufgefangen werden. Die günstigere Lösung führt demnach über den Anschlussstellenast.

In der Voruntersuchung wurden zwei Varianten überprüft (Führung Radweg auf Seite der Biogasanlage und auf der anderen Seite). Der Landkreis hat an und für sich eine Führung auf Seite der Biogasanlage präferiert, jedoch ist hier eine Überquerung der Kreisstraße schwer möglich (Ausbildung mit Ampel bzw. Querung an freier Strecke mit zu geringen Sichtweiten). Aus Verkehrssicherheitsgründen schlägt das StBA daher vor, den Radweg auf der nördlichen Seite zu führen. Dadurch werden aber wieder Eingriffe in den dortigen Wald erforderlich.

Kostenberechnung für BA 1 (2017/18):

Baukosten	695.000 Euro
Vermessung	10.000 Euro
Kampfmitteluntersuchung	20.000 Euro
Grunderwerb	95.000 Euro
Verwaltungskosten	69.500 Euro
Gesamt	889.500 Euro, davon 790.000 € zuwendungsfähig
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen:	ca. 315.000 €)

Kostenberechnung für BA II:

Baukosten	875.000 Euro
Vermessung	3.000 Euro
Kampfmitteluntersuchung	5.000 Euro
Grunderwerb	60.000 Euro
Verwaltungskosten	91.300 Euro
Sonstiges	60.000 Euro (Baugrunderkundung, Markierung, Landschaftspflege)
Gesamt	1.094.300 Euro, davon 941.625 € zuwendungsfähig
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen:	ca. 565.000 €)

Bisherige Kostenschätzung für beide BA's zusammen: 1.365.000 €.

Für den BA II hat sich im Rahmen einer Befahrung der Strecke kurz vor der BA – Sitzung eine mögliche alternative Streckenführung ergeben, mit der der BA II besser an einen weiterführenden städtischen Flurweg möglich wäre (Tunnel unter alter B8). Diese Option soll weiter

geprüft werden, um eine möglichst optimale Anbindung des Radweges in Richtung Langenzenn realisieren zu können.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Der Abschnitt 1 soll im Jahr 2018 verwirklicht werden, vorbereitende Maßnahmen wie Rodungen bereits in 2017
2. Der zweite Teil der Maßnahme wird abhängig vom Grunderwerb begonnen. Voraussichtlich wird dies erst 2019 möglich sein.

4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf - Anwanden (2018/19)

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.



Es ist vorgesehen, den Radweg in zwei Abschnitten zu realisieren. Ursprünglich sollte der Bauabschnitt I im Jahr 2017 und der BA II im Jahr 2018 umgesetzt werden. Aus diesem Grund wurde zum 1. September 2016 der Zuwendungsantrag für BA I eingereicht. Im Vorfeld hat es umfangreiche Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen Zirndorf, Stein und Roßtal gegeben.

Die Kosten wurden im Zuwendungsantrag genauer ermittelt. Sie betragen für den BA I:

Kostenberechnung für BA 1 (2018):

Baukosten	443.000 Euro
Vermessung	15.000 Euro
Landschaftspfl. Begleitung	15.000 Euro
Grunderwerb	65.000 Euro
Verwaltungskosten	44.000 Euro
Gesamt	582.000 Euro, davon 488.000 € zuwendungsfähig

Dies bedeutet im Vergleich zu den bisherigen Schätzkosten von 850.000 € eine Kostenminderung. Für den BA II werden die Kosten derzeit geschätzt mit ca. 750.000 € angenommen.

Da sich der Grunderwerb nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre voraussichtlich als schwierig erweisen wird und die Kapazitäten aufgrund der Vielzahl an anderen Projekten mehr als ausgelastet sind, wird der BA I auf das Jahr 2018 verschoben und der BA II auf 2019. Um den BA II ggfs. vorziehen zu können, soll die Planung jedoch bereits im Jahr 2017 erfolgen. Der Zuwendungsantrag für den BA II wurde zum 1.9.2017 eingereicht.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Bauabschnitt I soll im Jahr 2018 realisiert werden.**
- 2. Der BA II wird für 2019 vorgesehen.**

4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr (2020)

Wie bereits in den Vorbemerkungen erwähnt, ist dieser Radweg in der Zukunftsliste enthalten. Aufgrund der Unsicherheiten des weiteren Fortgangs bei der FÜ 21 (vgl.1.1.1.) sowie einem erhöhten Schwerverkehrsanteil auf der Kreisstraße FÜ 23 südlich von Buchschwabach (Gewerbegebiet Rohr) ist dieser Radweg den beiden anderen enthalten Radwegen der Zukunftsliste vorzuziehen. Er stellt aus Sicht der Verwaltung eine sinnvolle Verbindung zwischen den beiden Landkreisen dar.



Nachdem der überwiegende Streckenanteil im Landkreis Roth liegt, soll angestrebt werden, dass die Planung auch für den Abschnitt im Landkreis Fürth von dortiger Seite erfolgen sollte. [Der BA teilte diese Auffassung.](#)

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Abstimmungen mit dem Landkreis Roth zu intensivieren mit dem Ziel, einen gemeinsamen Geh- und Radweg im Jahr 2020 zu realisieren.

4.4 FÜ 14 G+R Anwanden-Lind (2021)

Wie bereits unter Punkt 1.5 erwähnt, soll zur Schließung einer Radwegelücke an der FÜ 14 der dortige reine Gehweg zu einem vollwertigen Geh- und Radweg zwischen Anwanden und Lind ausgebaut werden. Der Streckenabschnitt hat eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung (4.533 Kfz/24h) und dient auch dem Anschluss von Lind an den S-Bahn Haltpunkt Anwanden.

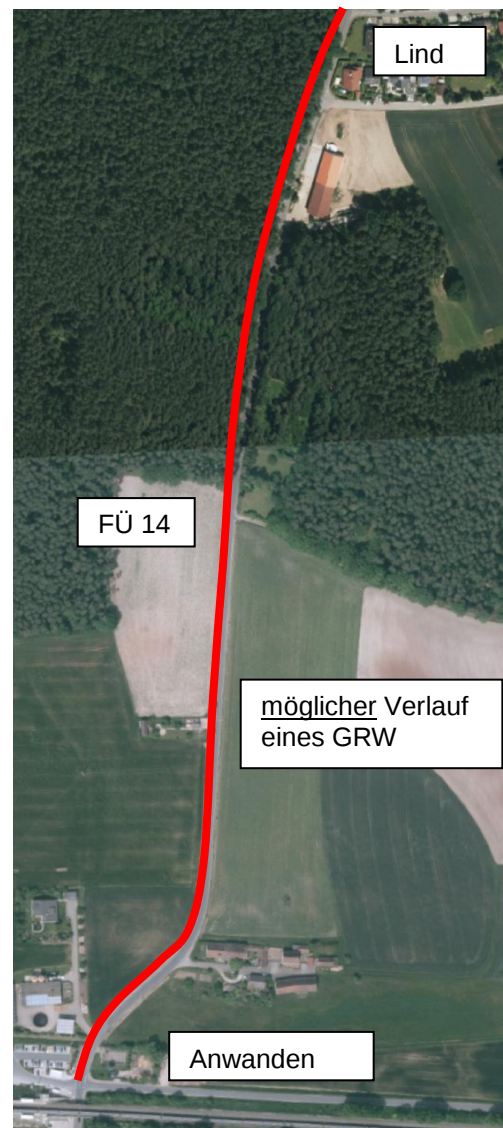
Daher erscheint der Neubau als äußerst sinnvoll. Der vorhandene Gehweg wird mit einem Hochbord sehr nahe an der Straße geführt und ist für einen gemeinsamen Geh- und Radweg zu schmal. Zudem ist der Sicherheitsstreifen zur Straße zu gering.

Im Zuge der Planungen soll überprüft werden, wie die Radwegeführung am besten realisiert werden kann und wie der bestehende Gehweg mit eingebunden werden könnte.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, in Absprache mit der Stadt Zirndorf, die Planungen an einem Geh- und Radweg aufzunehmen.

Die Maßnahme soll 2021 verwirklicht werden.



Sonstiges:

Herr KR Roscher und KR Habel regten an, den einstmals schon im Bauprogramm enthaltenen G+R an der FÜ 11 Keidenzell-Kirchfarnbach wieder in das Bauprogramm aufzunehmen. Herr Landrat verwies auf die damalige Beschlusslage, dass der Radweg zugunsten der Straßenverbreiterung aufgegeben wurde, dass die Situation vor Ort (Weiher sehr nah an beiden Seiten der Straße) einen straßenbegleitenden Radweg technisch sehr schwierig machen und schon beim Ausbau der Straße seitens der dortigen Grundstückseigentümer eine weitere Flächenabtretung zugunsten eines Radweges abgelehnt worden ist. Herr Landrat stellte hierzu in Aussicht, diese Verbindung im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Radwegebauprogramms erneut zu prüfen, was dann auch im Kontext des noch zu fortzuführenden Radwegekonzepts geschehen kann. Die bisherige zeitliche Baureihenfolge der Kreisradwege basiert letztendlich auf diesem Konzept, was übereinstimmend auch als sinnvoll und zielführend angesehen wird.

.