

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2019 bis 2022.

I Vorbemerkungen.....2

1 Allgemeine Themen.....	2
1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....	2
1.2 Querungsinself.....	3
2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2018.....	6
2.1 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA I (2018/19).....	6
2.2 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2018)	12
2.3 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018)	13
2.4 FÜ 2 G+R Schwadernmühle – Seckendorf (2018).....	16
2.5 FÜ 15 Neubau Amphibiendurchlässe, Meistereimaßnahme (2018)	17
3 Deckenbaumaßnahme 2018.....	18
3.1 FÜ 2 Deckenbau FÜ 16 - Seckendorf	18

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2019 – 2022 19

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig).....	19
1.1 FÜ 22 Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2019/20).....	19
1.2 FÜ 8 Beampelung Seukendorf (2019)	22
1.3 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2020)	23
1.4 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (2021)	24
1.5 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2020).....	26
1.6 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwenden (2020)	27
1.7 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwenden (2021).....	28
1.8 FÜ 20 Ausbau Ortsdurchfahrt Fernabrünst (2021)	30
1.9 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2022)	31
1.10 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf (2022).....	32
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....	32
2.1 Meistereimaßnahme 2019 Änderung Radwegeführung FÜ 19 / GVS Bronnamberg	32
3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....	33
3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2019	33
4 Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....	35
4.1 FÜ 2 G+R Seckendorf – alte B 8 (2019/20).....	35
4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf - Anwenden (2019/20)	37
4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr (2020)	38
4.4 FÜ 14 G+R Anwenden-Lind (2021)	39
4.5 FÜ 18 G+R Tuchenbach-Höfen (2022)	40
4.6 FÜ 11 G+R Keidenzell-Kirchfarnbach (2022).....	40

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 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.

Vor einigen Jahren 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.

Der Radweg entlang der FÜ 23 südlich Buchschwabach nach Rohr sowie der Radweg an der FÜ 8 nördlich von Tuchenbach wurden mittlerweile in das Bauprogramm aufgenommen. Das Staatliche Bauamt hat die Ausschreibung zur Neuauflage des Radwegekonzeptes mittlerweile erstellt. Derzeit läuft die Angebotsphase (es wurden vier Ingenieurbüros angeschrieben).

Mit einem Vertragsabschluss ist mit Ende Oktober zu rechnen, das Radwegekonzept wird voraussichtlich Ende Juni 2019 vorliegen.

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 läge die Mittelinsel rund 24 m nördlich der Kreuzung mit der Langenzenner Straße entfernt. Grunderwerb würde nur westlich der Kreisstraße benötigt, wofür der betroffene Anlie-

ger 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 hat im Rahmen einer möglichen Busbeschleunigung eine Ampelanlage in Seukendorf geprüft (siehe Punkt II 1.2).

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				

2017/2018/2019:

Für das Jahr 2017 sollten 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, konnten aufgrund von Kapazitätsgründen nicht mehr im Jahr 2017 umgesetzt werden. Nach Abstimmung mit der Verkehrsbehörde wurde die Umsetzung für die Sommerferien 2018 vorgesehen.

Die Ausschreibung brachte jedoch ein deutlich zu teures Angebot, so dass die Ausschreibung aufgehoben werden musste. Nun ist eine Umsetzung für 2019 vorgesehen. Mit der Verkehrsbehörde soll ein anderer Umsetzungszeitraum besprochen werden, um nicht an die Sommerferien (Hauptbauzeit) gebunden zu sein.

Das Staatliche Bauamt hat eine mögliche Förderung für den Bau der Querungsiseln mit der Regierung von Mittelfranken besprochen. Diese hat eine Förderung grundsätzlich nicht abgelehnt. Als Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die Maßnahme unter dem Titel „Ausbau der OD Raitersaich“ geführt wird und in den nächsten 10 Jahren keine weitere Förderung für Baumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt beantragt wird.

Nachdem ein Zuwendungsantrag für eine Baumaßnahme in 2019 bereits am 1.9.2018 bei der Regierung vorliegen muss, jedoch noch etliche Abstimmungen mit dem Markt und dem Landkreis erforderlich waren, kann die Maßnahme als Zuwendungsmaßnahme in 2019 nicht durchgeführt werden.

2019/2020:

Für das Jahr 2019 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 sollen spätestens 2019 begonnen werden und der Bau in 2020 erfolgen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Querungsiseln Nr. 3 und 5 in Raitersaich (FÜ 22) sollen im Jahr 2019 verwirklicht werden.

Die Verwaltung wird beauftragt die Planungen für die Querungsiseln Nr. 4 (Burggrafenhof) auf den Weg zu bringen und Nr. 6 (Raindorf) Jahr 2020 baulich zu realisieren.

2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2018

2.1 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwanden BA I (2018/19)

Die ersten Überlegungen baulicher Änderungen im Bereich der Kreisstraßen FÜ 14 / FÜ 22 gehen bereits auf das Jahr 2002 zurück. Damals entwickelte die Stadt Zirndorf die Planungs-idee, in diesem Bereich einen Kreisverkehrsplatz zu errichten. Dieser befand sich jedoch nicht an der heutigen Kreuzung der FÜ 22 mit der FÜ 14, sondern weiter südlich im Bereich der dortigen Ortsstraße „Kranichweg“, was nur mit einer größeren Verlegung der FÜ 22 um ca. 180 m in südlicher Richtung möglich gewesen wäre. Als möglicher Realisierungszeit-punkt wurde damals das Jahr 2005 angestrebt. Nachdem diese Projektidee in den Folgejah-ren von der Stadt nicht vorangetrieben wurde, wurde dieses Projekt mit der Fortschreibung 2004 auf 2009, mit der Fortschreibung 2005 dann auf die Zukunftsliste geschoben. Die tech-nische Priorität wurde bereits zu dieser Zeit als gering eingestuft.

Die Baumaßnahme „FÜ 22 Ausbau Weitersdorf-Anwanden“, mit welcher auch eine Überpla-nung der hierzu gehörigen Einmündung einherging, wurde in ihrer jetzigen Form im Jahr 2011 in das Bauprogramm 2012 ff. aufgenommen. Anlass für diese Maßnahme war nicht der schlechte Fahrbahnzustand der Kreisstraße (mit Ausnahme des Streckenabschnittes direkt in der Allee), sondern die hohe Anzahl an Verkehrsunfällen, insbesondere in den Jahren 2005 bis 2009. Nachdem sich die Unfälle in unterschiedlichen Betrachtungszeiträumen er-eignet haben, wurde keine Unfallhäufungsstelle bestimmt. Ein möglicher Kreisverkehr war zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht maßgeblich für die Wiederaufnahme dieses Projekts verant-wortlich.

Die vorhandene Strecken- und Verkehrscharakteristik wird durch den kurvigen und unsteti-gen Straßenverlauf bestimmt. Die Fahrbahnbreite ist gering, die Streckenführung eng und unübersichtlich. Insbesondere im Bereich zwischen Weitersdorf und dem Wolfgangshof be-finden sich mehrere Kurven mit einem sehr kleinen Radius sowie eine Kuppe mit unzurei-chenden Sichtverhältnissen. Dieser Umstand führte auch, laut Aussage der Unfallkommissi-on, zu der o.g. Häufung an Unfällen.

Die Planungen zum Ausbau zwischen Weitersdorf und Anwanden haben im Jahr 2012 be-gonnen. Mit dem Ausbau sollen die baulichen Defizite behoben und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zudem ist die Anlage eines Geh- und Radweges vorgesehen.

Das Staatliche Bauamt hat in einer Variantenuntersuchung mögliche Trassen für den Aus-bau ermittelt. Dabei wurden insgesamt fünf verschiedene Möglichkeiten insbesondere hin-sichtlich Kosten, Flächenverbrauch, Verkehrssicherheit, naturschutzfachlicher Belange sowie der baulichen Umsetzbarkeit untersucht. Die Wahl fiel letztendlich auf einen bestandsorien-tierten Ausbau der Straße, bei dem die Trasse weiterhin durch die Allee geführt wird und die baulichen Defizite insbesondere im westlichen Abschnitt (Weitersdorf-Wolfgangshof) unter Einhaltung der vorgegebenen Trassierungsparameter beseitigt werden. Ausschlaggebend hierfür war u.a. der minimierte Flächenverbrauch.



Da sich der Grunderwerb für den Ausbau zwischen Weitersdorf und der Gemarkungsgrenze schwierig gestaltet, wurde die Maßnahme in zwei Bauabschnitte geteilt.

Der erste Abschnitt (Anwanden-Gemarkungsgrenze) wurde am 26. April 2018 begonnen. Das Bauende an der Gemarkungsgrenze wird mit einem qualifizierten Übergang an die Bestandsstrecke Richtung Weitersdorf ausgebildet. Der Radweg wird bis zur westlichen Querungsinsel gebaut.

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 fortgeschrittenen Bauarbeiten teilte das Haus Faber-Castell im Juli 2018 mit, dass es von einem Verkauf der Grundstücke für das neue Baugebiet Anwanden-West absieht. Die vorgesehene Linksabbiegespur ist somit nicht mehr erforderlich. Da diese Aussage im Hinblick auf den Baufortschritt noch rechtzeitig erfolgt ist, konnten die Bauarbeiten kostenneutral umgestellt werden. Die Straße wird in dem relevanten Bereich auf die Regelbreite von 7 m ausgebaut.

Die Baukosten für den BA I wurden im letzten Bauprogramm wie folgt ermittelt:

-	Bruttobaukosten:	1.835.000 €
-	Verwaltungskosten:	183.500 €
-	Landschaftspflege:	100.000 €
-	Grunderwerb:	100.000 €

- Gesamtkosten: 2.218.500 € (bisher: 2.760.000 € für Gesamtmaßnahme)

Der Bauvertrag wurde an die Firma Hirschmann mit einem Betrag von 1.897.455,86 € vergeben. Die ermittelten Kosten wurden somit recht gut getroffen.

Der Ausbau der Kreisstraße FÜ 22 und ein Großteil des Umbaus der Einmündung in die FÜ 14 wird im November 2018 abgeschlossen sein, der Neubau der Fußgängerampelanlage wird im Frühjahr 2019 vorgesehen. Durch den Wegfall der Linksabbiegespur kann davon ausgegangen werden, dass sich die tatsächlichen Baukosten auch um den bisher in der Vergabesumme hierfür enthaltenen Anteil reduzieren (ca. 100.000 €).

Die Planungen zum zweiten Bauabschnitt werden weiterverfolgt. Jüngst haben Gespräche mit den Grundstückseigentümern stattgefunden, die weiterhin den Bau des Radweges als nicht sinnvoll erachten.

In weiteren Gesprächen werden die Belange der Eigentümer aufgenommen und bestmöglich in die Planung mit einfließen.

Die Trasse soll möglichst bestandsnah verlaufen, müssen sich jedoch an den geltenden Richtlinien orientieren. Aufgrund der erforderlichen umfangreichen Abstimmungen und Planungen ist eine Realisierung frühestens 2020/21 zu erwarten.

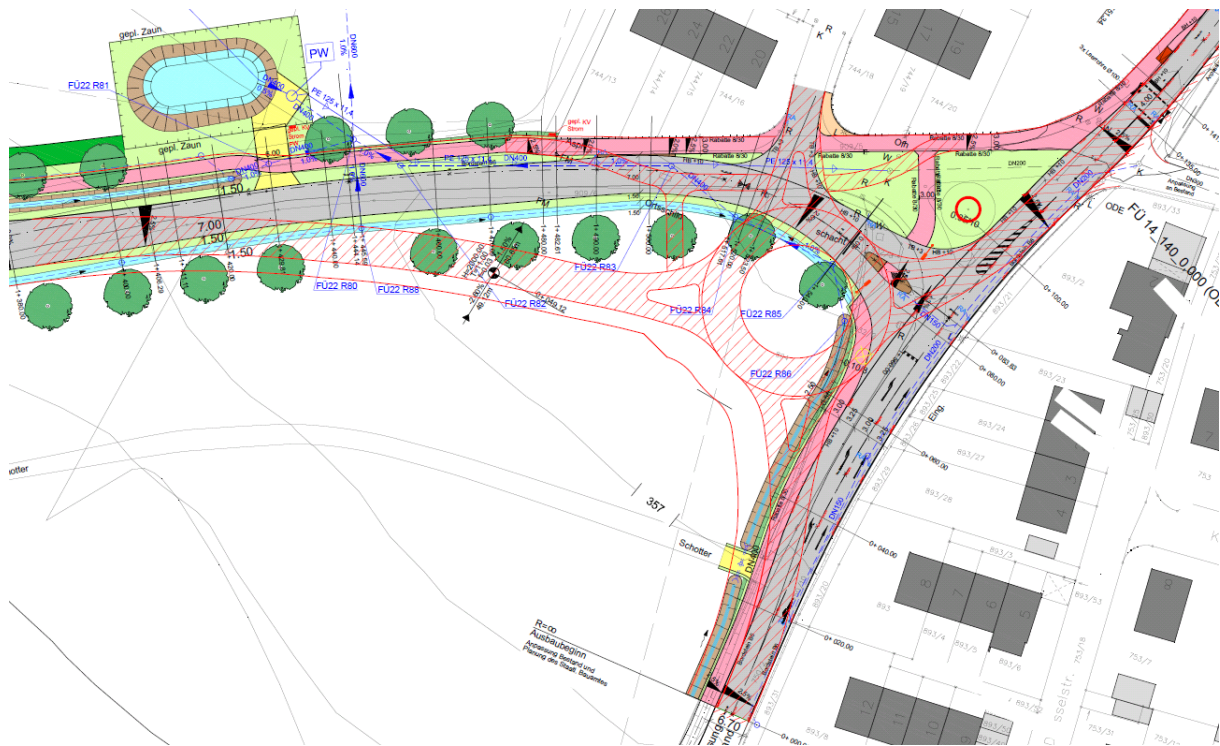
Die Ausbildung des Einmündungsbereichs der FÜ 22 in die FÜ 14 war in den vergangenen Jahren gelegentlich in der Diskussion. Auch ein Kreisverkehrsplatz wurde an dieser Stelle bereits erwogen. Dieser wurde allerdings aufgrund des zusätzlichen Flächenverbrauchs und der nicht unerheblichen Mehrkosten nicht weiterverfolgt. Zudem war mit dem nun ausgeführten Knotenpunktsumbau eine richtliniengemäße Form gefunden, welche das Verkehrsaufkommen sicher und leistungsfähig abwickelt.

Nachdem in jüngerer Vergangenheit wieder Forderungen an den Landkreis zur Berücksichtigung eines Kreisverkehrs herangetragen wurden, die letztendlich in einer (formalrechtlich nicht zulässigen) Petition an den Kreistag mündeten, hat das Staatliche Bauamt einen solchen Kreisverkehr nochmals aufskizziert, bewertet und der vorgesehenen Einmündung gegenübergestellt.

Aufgrund der örtlichen Begebenheiten und dem Anschluss der vorhandenen Ortsstraße „Faber-Castell-Straße“ muss ein Kreisverkehr in südwestlicher Richtung vom bestehenden Knoten angeordnet werden. Eine überschlägige Ermittlung der Kosten ergab, dass der Bau eines Kreisverkehrs reine Bau-Mehrkosten von rund 680.000 € bedeuten würde. Hinzu müssten noch die Kosten für Grunderwerb, zusätzliche Baugrunduntersuchungen, erhöhten Landschaftspflegerischen Ausgleich, entsprechend höhere Verwaltungskosten, sowie ein geringerer Betrag für den zukünftig höheren Unterhaltsmehraufwand gerechnet werden, so dass mit gesamten Mehrkosten von ca. 800.000 € gerechnet werden muss.

Mögliche Forderungen der Firma bzgl. Umplanungen, Wegfall von Leistungen, Stillstandskosten sind aus heutiger Sicht nicht bestimmbar.

Im Vergleich zur vorgesehenen Einmündung würde ein Kreisverkehr zudem einen Flächenmeherverbrauch von rund 2.230 m² bedeuten. Ob der dortige Grunderwerb überhaupt möglich ist bleibt offen.



Die Mehrkosten für einen Kreisverkehr wurden für den Fall ermittelt, dass die vorgesehene Einmündungssituation bereits hergestellt ist. Demnach fallen bei den Kosten sowohl für den Neubau des Kreisels an als auch ein teilweiser Rückbau der Kreisstraßen FÜ 14 und 22. Auf bestehende Asphaltflächen kann nur in einem geringen Maße zurückgegriffen werden. Zudem werden Kosten für die Änderung bzw. Neuanlegung der Entwässerungseinrichtungen, Pflasterarbeiten und für einen Bodenaustausch fällig.

In folgender Aufstellung ist die Kostenermittlung für diesen Fall dargestellt.

Die reinen Straßenbaukosten lassen sich für beide Varianten über die ermittelbaren Asphaltflächen darstellen. Die weiteren Kosten sind als reine Mehrkosten des Kreisverkehrs gegenüber der Einmündungssituation dargestellt.

	Kreisverkehr		Einmündung
Herstellung Asphaltflächen			
	<i>Kreisfläche</i>	615 m ²	<i>FÜ 22</i> 1.360 m ²
	<i>Anbindung West</i>	712 m ²	<i>FÜ 14</i> 240 m ²
	<i>Ast Nord</i>	264 m ²	
	<i>Ast Nord-Ost</i>	330 m ²	
	<i>Ast S-Ost</i>	330 m ²	
		2.251 m ²	1.600 m ²
Reine Straßenbaukosten	393.925 €		280.000 €

Mehrkosten beim Umbau		
Einmündung zum Kreisel	Entwässerungskanal	12.000 €
	Drainage	2.250 €
	sonstige Entwässerung	3.000 €
	Pflasterung	24.420 €
	Bodenaustausch	30.160 €
Anpassung Radwege		
		10.000 €
Rückbau FÜ14/22		
		18.000 €
Baukosten netto		
		<u>493.755 €</u>
Baukosten brutto		
		587.568 €
Baunebenkosten 16%		
	+	94.011 €
Baukosten gesamt		
		<u>681.579 €</u>

Die geplante Fußgängerampel in der FÜ 14 ist bei beiden Varianten vorgesehen. Durch den Neubau des Geh- und Radweges an der FÜ 22 soll dem Radfahrer bzw. Fußgänger eine gesicherte Querung der FÜ 14 angeboten werden. Dies wird mit einer Bedarfsampel erreicht. Auch bei einem möglichen Kreisverkehr verläuft der GRW möglichst bestandsnah, so dass sich die Querungsstelle an der FÜ 22 nicht ändert.

Sowohl bei der vom Bauamt gewählten Knotenpunktsform als auch bei einem Kreisverkehr können die vorhandenen Verkehrsströme sicher und flüssig abgewickelt werden. Beim Kreisverkehr ist festzuhalten, dass der dominante Strom auf der FÜ 14 hier „über Eck“ laufen würde, d.h., dass der Verkehr aus Norden kommend den Kreisel zu drei Viertel befahren muss.

Bei einem Kreisverkehr ist zu berücksichtigen, dass naturgemäß jegliches Fahrzeug abbremsen muss (teilweise bis zum Stillstand), um nach der Durchfahrt durch den Kreisverkehr wiederum zu beschleunigen. Dies führt insbesondere beim Schwerverkehr zu einer zusätzlichen Lärmemission, die teilweise von Anwohnern als störend empfunden werden kann.

Am südlichen Ortseingang von Anwandern befindet sich ein Fahrbahnnteiler innerhalb der geschlossenen Ortschaft. Die Mittelinsel verdeutlicht dem Verkehrsteilnehmer den Übergang von freier Strecke zur Ortschaft.

Der vorgesehene Umbau des Knotenpunktes ist Bestandteil der eingereichten Zuwendungsunterlagen. Nachdem die Bauarbeiten bereits vergeben und in weiten Teilen schon umgesetzt sind, sind eine Umplanung und ein Umbau mit erheblichen Kosten verbunden.

Diese Mehrkosten sind nach Aussage der Regierung von Mittelfranken nicht förderfähig, da die gewählte Variante für die örtlichen Gegebenheiten die richtige Wahl gewesen ist. Zur Beanspruchung einer Förderung sind die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen. Diese Voraussetzungen werden beim Umbau der Einmündung eingehalten, nachdem hierdurch ein verkehrssicherer und leistungsfähiger Knotenpunkt erreicht wird.

Beim Bau eines (teureren) Kreisverkehrs sieht auch die Förderstelle keinen relevanten Mehrnutzen, der die ermittelten Mehrkosten rechtfertigen könnte.

Hätte der Landkreis beim Zuwendungsantrag seinerzeit einen Kreisverkehr anstelle der Einmündung eingereicht, wären nur die fiktiven Kosten für den Umbau der Einmündung gefördert worden, die Mehrkosten für den Kreisel nicht.

Die nun anstehenden Mehrkosten für einen Kreisverkehr sind nicht zu rechtfertigen. Diese wären vollständig vom Landkreis zu tragen.

Wäre von vornherein ein Kreisverkehr vorgesehen gewesen, hätte dieser Mehrkosten von rund 250.000 € (reine Baukosten) bedeutet. Mit Grunderwerb und sonstigen Kosten wären voraussichtlich Mehrkosten i.H.v. rund 330.000 € angefallen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die gewählte Lösung für den Einmündungsbe-
reich mit dem Einbau einer Linksabbiegespur in der FÜ 14 eine verkehrssichere und leis-
tungsfähige Ausgestaltung und zudem eine kostengünstigere und flächensparende Variante
als der Umbau zu einem Kreisverkehr ist. Die üblichen Vorteile eines Kreisverkehrs (flüssiger
Verkehr, hohe Verkehrssicherheit, bessere Übersicht, geringere Geschwindigkeiten) kom-
men an dieser Stelle nicht zum Tragen, da diese Eigenschaften durch die gewählte
Knotenpunktsform unter Berücksichtigung der relativ geringen Verkehrsströme sowie durch
die Mittelinsel am südlichen Ortseingang bereits erreicht werden. Die erheblichen Mehrkos-
ten rechtfertigen daher einen Kreisverkehr nicht.

*Die Erläuterungen zu dieser Baumaßnahme waren aufgrund kurzfristig vor der Sitzung ein-
gegangener neuer Planungsvorschläge seitens der Anwohner zur Sitzung des Bauaus-
schusses noch gesondert als Vorlagenergänzung beigelegt.*

Insbesondere der Wunsch nach einem Kreisverkehr wurde in der Sitzung intensiv diskutiert.
Der jüngste Alternativvorschlag betraf eine kleinere, flächensparendere Variante eines Kreis-
verkehrs. Dieser wäre jedoch deutlich zu klein, damit Müllfahrzeuge, LKW mit Anhängern
oder Busse durchfahren könnten. Die Variante würde nicht den einschlägigen Baurichtlinien
entsprechen und wäre schon deshalb grundsätzlich weder zuwendungsfähig, noch realisier-
bar. Im Laufe der Diskussion setzte sich abschließend die Auffassung durch, dass die bisher
geplante Variante an dieser Stelle die angemessenste Lösung ist und ein Kreisverkehr keine
deutliche verkehrliche Verbesserung mehr bringt. Um auf anderem Wege eine Geschwindig-
keitsreduzierung im Ort zu erreichen wurde von Herrn Kreisrat Schaa vorgeschlagen, einen
S-förmigen Verschwenk der Kreisstraße zu prüfen, was mit den Planungen zum Geh- und
Radweg FÜ 14 Sickersdorf-Anwanden erfolgen soll. Auch die Einführung einer Tempo 30 –
Regelung wurde vorgeschlagen, was aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen für klassifi-
zierte Straßen aber wohl nicht realisierbar sein wird (diese Auffassung wurde zwischenzeit-
lich auch von der Verkehrsbehörde bestätigt). Der Beschlussvorschlag blieb daher unverän-
dert.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Planungen und Grunderwerbsverhandlungen für den Bauabschnitt II sollen intensiv weitergeführt werden. Die bauliche Umsetzung soll für 2020 vorgese-
hen werden.**

- 2. Auf den Bau eines Kreisverkehrs im Einmündungsbereich der FÜ 22 / FÜ 14 wird wegen der unverhältnismäßig Kosten und dem erheblichen Flächenmehrverbrauch auch weiterhin verzichtet.**

2.2 FÜ 17 Umbau eines Bahnüberganges in Langenzenn (2018)



Die Umbaumaßnahmen am Bahnübergang „Raindorfer Weg“ sollten 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 nun vorhandener finanzieller Mittel kann das Vorhaben nun früher umgesetzt werden.

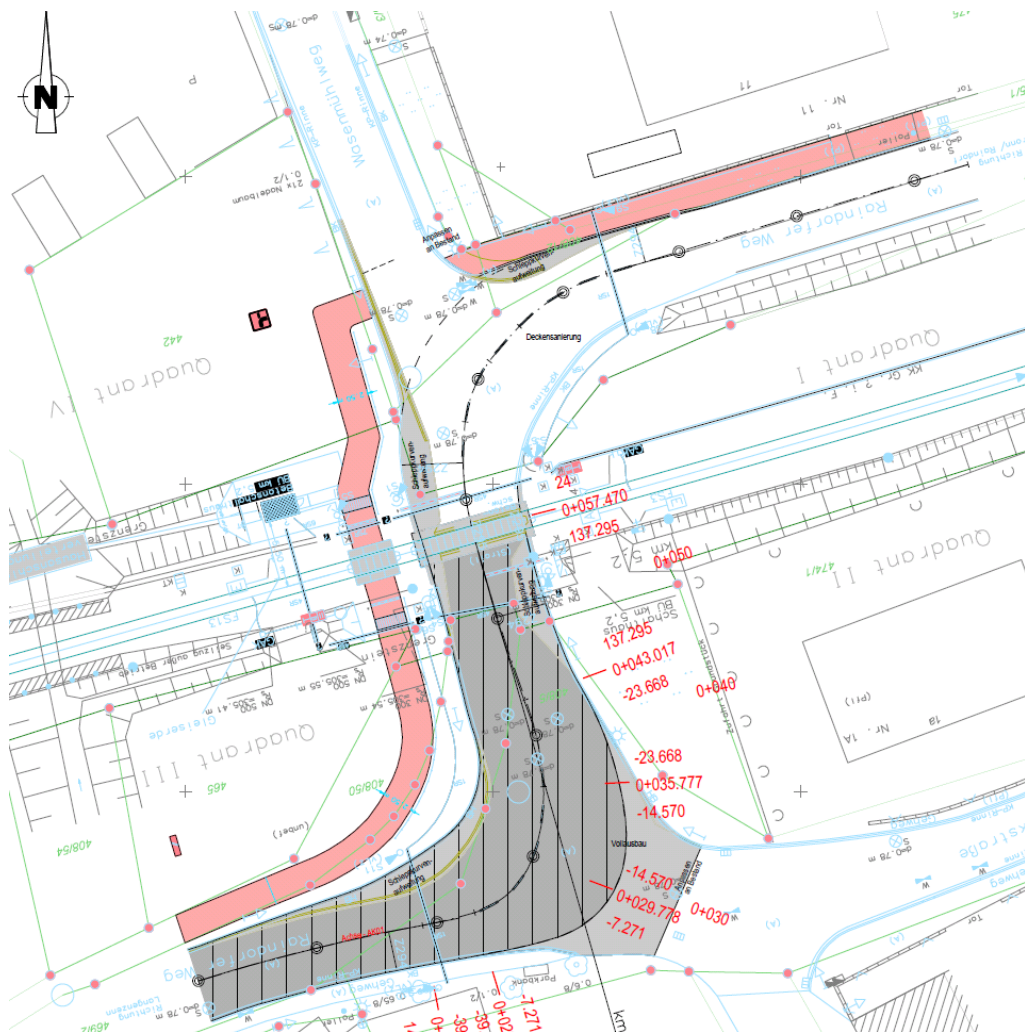
Die Bahn führte den Umbau der Gleise, der Steuerung und der Signaltechnik kurzfristig im Spätherbst 2017 durch.

Der Bereich der Straßenbauarbeiten soll in Abstimmung mit anderen Straßenbaumaßnahmen in der näheren Umgebung (u.a. B8 Sanierung) erst ab Oktober 2018 umgesetzt werden. Die Schätzkosten für den Straßenbauanteil liegen bei rund 208.000 €. Der Anteil Bahn wurde noch nicht ermittelt.

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).

Im Rahmen der Baumaßnahme soll eine Behelfsumfahrung mit errichtet werden, um den Anwohnern des Wasenmühlweges auch während der Bauarbeiten eine Zufahrt zu Ihren Grundstücken zu ermöglichen. Eine rückwärtige Zufahrt ist hier alternativ nicht realisierbar,

da das dortige alte Brückenbauwerk nur eine sehr geringe Tragfähigkeit aufweist und für LKW daher ungeeignet ist.



Die Maßnahme wird zwischen dem 8.10 und 30.11.2018 umgesetzt.

2.3 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018)

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.

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.

Ab September 2018 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.



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

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 zuletzt dahingehend korrigiert, dass der Vorteilsausgleich durch die DB wegen der Vergleichbarkeit mit den bisherigen Kostenangaben wieder eingerechnet werden soll. Dadurch ergab sich folgende aktualisierte Kostenübersicht:

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

Die DB hat am 1. Dezember 2017 weiterhin mitgeteilt, dass die Submission des Brückenbauwerkes eine Kostensteigerung von 1,3 auf 2,0 Mio. ergeben hat. Sie begründet dies mit vertieften Erkenntnissen in der Bauausführung, den Baubehelfen, der Verkehrssicherung

und dem Erdbau. Sie bewertet die Maßnahme aber nach wie vor als wirtschaftlich. Der hier auf den Landkreis entfallende zusätzliche Anteil i.H.v. 441.000 € konnte bereits im Rahmen der Haushaltsberatungen im Haushalt 2018 (+ 353.000 € in 2018 und + 88.000 € in 2019) berücksichtigt werden.

Das Staatliche Bauamt zeichnet sich für die Straßenanpassungsarbeiten verantwortlich.

Die ursprüngliche Kostenberechnung betrug:

- Baukosten	650.000 €
- Verwaltungskosten:	65.000 €
- Gesamtkosten:	715.000 €

Das Ausschreibungsergebnis brachte Folgendes:

Baukosten:	783.100 €
Verwaltungskosten:	78.310 €
Landschaftspf. Begleitplan:	5.000 €
Grunderwerb:	10.000 €
Sonstiges:	24.000 €
Gesamt	ca. 900.410 €

Im Haushalt 2018 des Landkreises sind für diese Maßnahme bisher 1.931.000 € eingestellt, für 2019 sind weitere 88.000 € vorgesehen.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.4 FÜ 2 G+R Schwadermühle – Seckendorf (2018)

Der Bau des Radweges zwischen der Schwadermühle und Seckendorf ist schon seit einigen Jahren im Bauprogramm geführt. Aufgrund schwieriger Grunderwerbsverhandlungen musste die Maßnahme immer wieder verschoben werden.

Die Maßnahme begann am 2. Mai 2018 und konnte Anfang September abgeschlossen werden.

Im Zuge des Projektes wurde auch ein Deckenbau umgesetzt.



Die Kosten wurden wie folgt angesetzt:

- Gesamtbaukosten	695.000 €	
- Verwaltungskosten	69.500 €	
- Grunderwerb	95.000 €	
- Sonstiges	30.000 €	(Kampfmitteluntersuchung, Vermessung, Bodengutachten)
- Gesamtkosten:	889.500 €	

davon ca. 790.000 € zuwendungsfähig

Kosten Dritter:

Staatliches Bauamt Nürnberg (Umbau Einmündung St 2409 (100%): **225.000 €**

Markt Cadolzburg (Gehweg): ca. **20.000 €**

Unter Zugrundelegung des Submissionsergebnisses konnten die Kosten wie folgt fortgeschrieben werden:

Baukosten	635.472,25 €
Landschaftspfl. Begleitmaßnahme:	15.000,00 €
Markierung / Beschilderung:	10.000,00 €
Verwaltungskosten:	63.547,23 €
Grunderwerb:	95.000,00 €
Sonstiges	30.000,00 €

Gesamt	ca. 849.019,- €
--------	-----------------

Weitere Kostenanteile:

Staatliches Bauamt Nürnberg (Umbau Einmündung St2409 (100%)): **181.590,16 €**

Markt Cadolzburg(Gehweg): ca. **17.313,38 €**

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

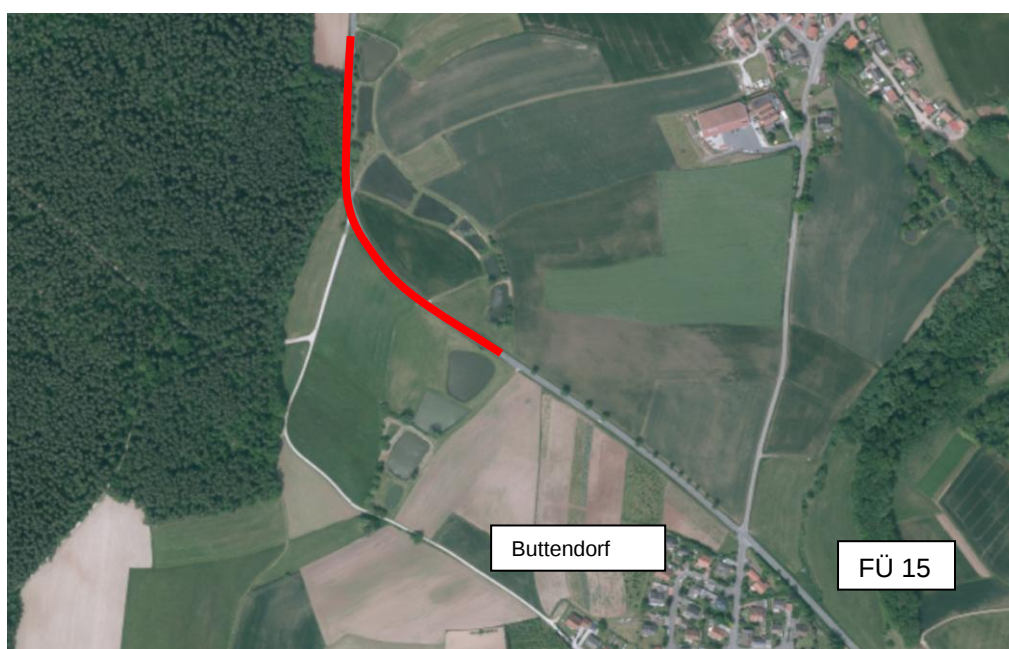
2.5 FÜ 15 Neubau Amphibiendurchlässe, Meistereimaßnahme (2018)

In der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms standen 3 Maßnahmen noch zur Disposition. Nachdem die Dringlichkeit eines Umbaus des Ausbauendes der FÜ 6 bei Oberasbach (Nr.1) eher als gering eingeschätzt wurde und die unter Nr. 2 genannte Änderung der Radwegeführung an der Abzweigung FÜ 19 / GVS Bronnamburg einen doch größeren Planungsaufwand mit sich bringen wird, blieb letztendlich nur der Einbau einer Amphibienschutzanlage in die FÜ 15 bei Roßtal als durchführbare Option für das Jahr 2018.

Im Landkreis gibt es insgesamt vier Stellen an Kreisstraßen, an denen jährliche Amphibienwanderungen stattfinden. Wie die Diskussion um die Anlage einer dauerhaften Schutzeinrichtung 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.

Die Maßnahme wurde in mehreren Abschnitten zwischen Mitte Juni und Anfang August umgesetzt.

Die Kosten belaufen sich auf rund 65.000 €.





Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

3 Deckenbaumaßnahme 2018

3.1 FÜ 2 Deckenbau FÜ 16 - Seckendorf

Als diesjährige Deckenbaumaßnahme wurde die Kreisstraße FÜ 2 zwischen der Kreuzung mit der FÜ 16 und Seckendorf ausgewählt (Länge rund 500 m)

Der Bereich stand schon seit einiger Zeit unter Beobachtung, da er vermehrt Schädstellen wie Risse und Verdrückungen aufwies. Die Maßnahme wurde zusammen mit dem Neubau des Geh- und Radweges FÜ 2 Seckendorf-Schwadermühle ausgeschrieben und durchgeführt.

Die Submission brachte Kosten von 253.460,85 €.

Er überschreitet mit Gesamtkosten von 278.806,94 € (Baukosten + 10% Verwaltungskosten) das regelmäßige Deckenbaubudget von 225.000 € um ca. 53.806,81 €.

Die Mehrkosten konnten aus Rückstellungen aus den Deckenbaumitteln des Jahres 2017 abgedeckt werden, so dass kein zusätzlicher HH-Ansatz vorgesehen werden musste.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2019 – 2022

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig)

1.1 FÜ 22 Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2019/20)



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

Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf

- Bauabschnitt IIa OD Roßtal/Weikersdorf (Siedlung)

Die Kreisstraße soll im Bereich von Roßtal/Weikersdorf im Vollausbau erneuert werden. Die Fahrbahnbreite soll im Minimum 6 m betragen. Die Gehwege werden an den bestehenden Einfriedungen angepasst. In der Regel ist ein einseitiger Gehweg mit einer Breite von 1,5 m möglich, die restliche zur Verfügung stehende Breite wird dem zweiten Gehweg zugeschlagen.

Der Ausbaubereich soll auf zwei Abschnitte aufgeteilt werden, um einerseits die Erreichbarkeit des Ortsteils zu gewährleisten (Ausbau ist nur unter einer Vollsperrung möglich) und weil

andererseits eine Umsetzung des gesamten Abschnittes in einer Bausaison nicht gesichert werden kann.

Folgender Ablauf ist vorgesehen:

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

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

Grunderwerb ist nur im BA IIa erforderlich.

Die bisherige grobe Kostenschätzung für den BA II betrug:

BA II: Ausbau OD Roßtal-Weitersdorf:

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 €)

Nachdem nun der Zuwendungsantrag zum 1.9.2018 aufgestellt und eingereicht wurde, können genauere Zahlen genannt werden:

BA II: Ausbau OD Roßtal-Weitersdorf:

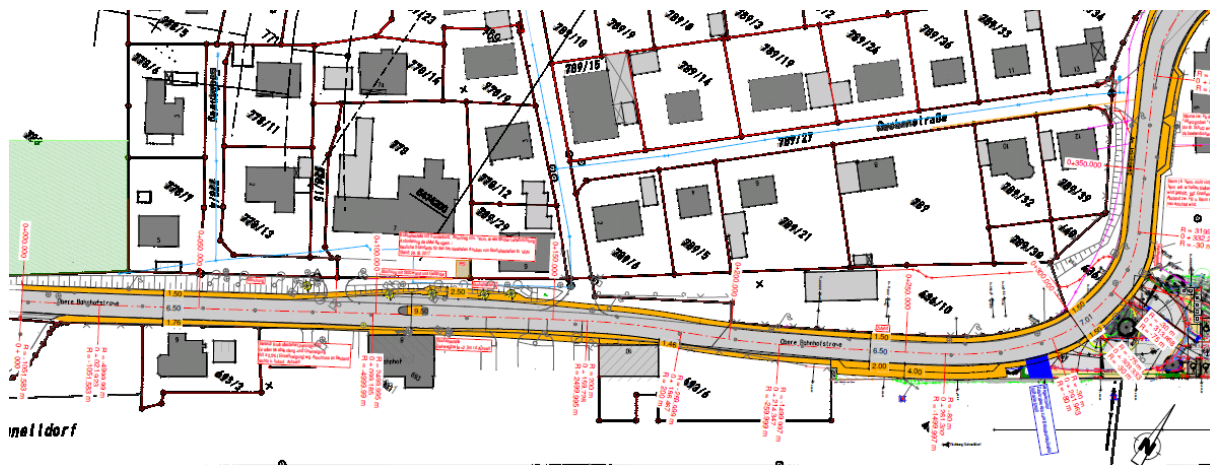
Baukosten Ausbau der OD	1.582.000 €
LBP, Vermessung	50.000 €
Verwaltungskosten (10 %)	158.200 €
Grunderwerb	133.000 €

Gesamtkosten	1.923.200 €
davon Anteil Landkreis	1.430.200 €
Anteil Markt	493.000 €

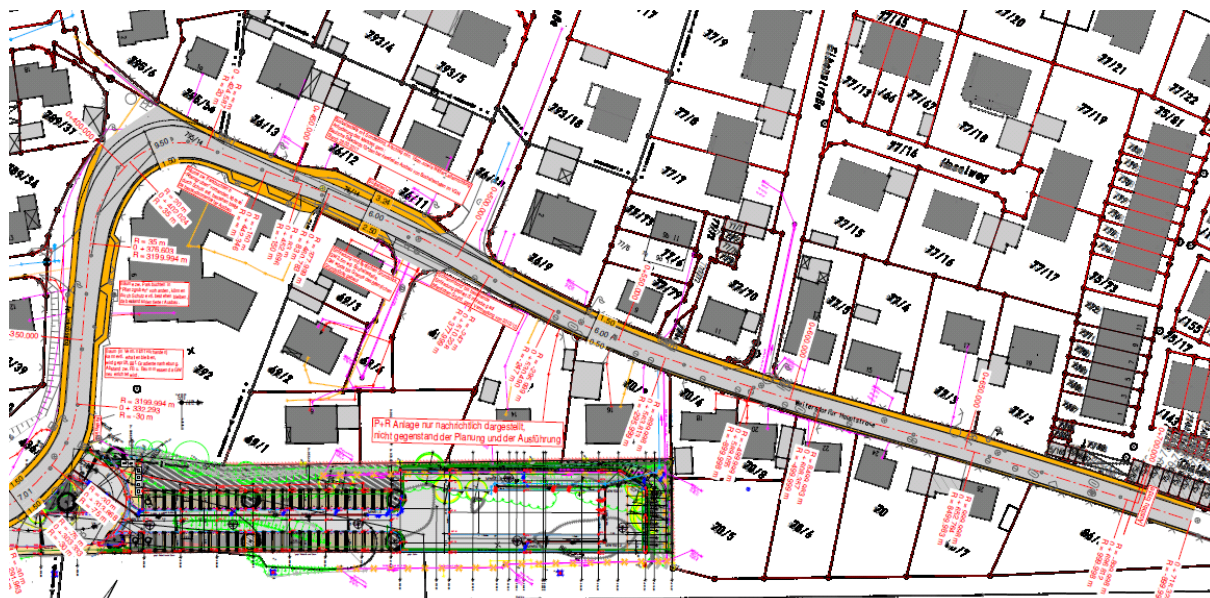
(Geschätzter Anteil staatlicher Zuwendungen (nur Landkreisanteil): ca. 650.000 €)

Die Erhöhung der Baukosten ergibt sich im Wesentlichen durch den zusätzlichen Einbau einer Querungsinsel auf Höhe des Bahnhofes und der dadurch bedingten Straßenverbreiterung samt Stützkonstruktion (Höhe <1,5m) sowie durch die generelle Erhöhung der Baupreise.

Auf Rückfrage von Frau Kreisrätin Deffner erklärte der Vorsitzende, dass diese Baumaßnahme den Bürgern auch schon im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt wurde. Eine erneute Vorstellung wäre möglich, sobald genauere Planungen zum dort angedachten Dorferneuerungsverfahren feststehen, da die Maßnahmen dann auch aufeinander abgestimmt werden können.



BA IIa, Bahnhof-Seniorenheim



BA IIb, Seniorenheim-EÜ

Für den Ausbau der Ortsdurchfahrt wird u.a. auch Grunderwerb von der Deutschen Bahn erforderlich. Diese hat zwischenzeitlich mitgeteilt, dass das für einen möglichen Verkauf erforderliche bahnhinterne Prüfungsverfahren ggfs. aufwändiger werden könnte, was die Gefahr zeitlicher Verzögerungen in sich birgt.

- Abschnitt III OD Weitersdorf (Dorferneuerung)

Der Abschnitt OD Weitersdorf (Altort) soll im Zuge eines Dorferneuerungsverfahrens behandelt werden. Das Amt für Ländliche Entwicklung hat mittlerweile erste Ergebnisse aus dem Dorferneuerungsplan vorgestellt. Diese wurden mit dem Staatlichen Bauamt und dem Markt diskutiert. Das StBA sieht einen Vollausbau der Kreisstraße bei einer Fahrbahnbreite von 6 m vor. Im Zuge der Dorferneuerung sollen u.a. Gehwege im Zuge der Straße erneuert bzw. neu angelegt werden. Derzeit wird eine Planungsvereinbarung ausgearbeitet. Die Entwurfs-

planung soll ab Herbst 2018 beginnen unter Federführung des ALEs. Im Zuge der Planung werden dann erste Kostenansätze ermittelt.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (Bauabschnitt IIa und IIb) soll in den Jahren 2019 und 2020 realisiert werden.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit dem Markt und dem ALE die Dorferneuerungsmaßnahme in Weitersdorf abzustimmen und zu begleiten.**

1.2 FÜ 8 Beampelung Seukendorf (2019)

Das Staatliche Bauamt hat den Bau einer Ampelanlage in Seukendorf geprüft. Hintergrund ist die sichere Ausfahrt des Busverkehrs aus der Ortsstraße und die sichere Querung der stark belasteten Kreisstraße von Fußgängern.

Vorgesehen ist eine Fußgängerampel im südl. Kreuzungsbereich sowie ein Vorsignal im nördlichen Ast. Die Busse können mittels Fernsteuerung ein Rotsignal auf der Kreisstraße anfordern. Die Fußgängersignalisierung läuft parallel dazu mit.

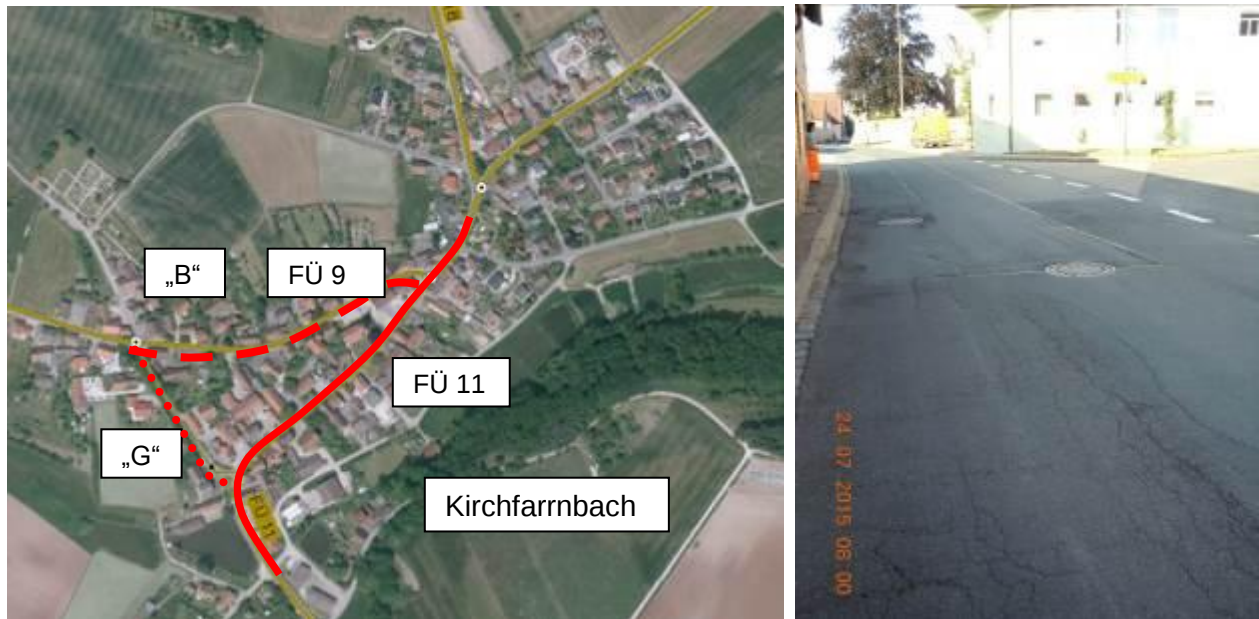
Die hier ursprünglich angedachte Realisierung dieser Maßnahme noch in 2018 kann aufgrund der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr erfolgen. Aufgrund der mit einer Ausschreibung einhergehenden terminlichen Vorläufe und der starken Witterungsabhängigkeit dieser Maßnahme, wäre eine Fertigstellung vor dem Wintereinbruch höchst fraglich. Die Ausschreibung soll jedoch noch in 2018 auf den Weg gebracht werden, mit dem Bau kann bei entsprechender Witterung dann im März/April 2019 begonnen werden.

[Herr Kreisrat Tiefel bittet bei dieser Baumaßnahme die Gemeinde wegen der zu erwartenden Sperrungen möglichst frühzeitig zu informieren.](#)

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Arbeiten zum Neubau der Beampelung in Seukendorf auszuschreiben und im Frühjahr 2019 umzusetzen.

1.3 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2020)



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 sinnvoll. 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 (B 8 – 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 Ausbaumumfang 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.

Diese Planung wurde in einer Bürgerversammlung (rege Teilnahme) vorgestellt. Die Anwohner befürworten jedoch beidseitige Gehwege. Bei einem Vororttermin mit Herrn Bürgermeister Emmert, Vertretern der Gemeinde, Anwohnern und dem StBA wurde sich darauf geeinigt, dass die Fahrbahn mit einer Breite von 5,9 m vorgesehen wird, die Gehwege mit je 1,25 m. Dies würde auch die Regierung fördertechnisch mittragen.

Die ursprüngliche Zeitschiene (Bau 2019) war damit nicht mehr einzuhalten, da nun erhebliche Umplanungen erforderlich wurden. Ebenso wird erwartet, dass der erforderliche Grunderwerb erheblich an Zeit beanspruchen wird da dann größere Eingriffe in die dortigen bebauten Grundstücke erforderlich werden.

Vom Markt gewünschte Mittelinseln an den Ortseingängen sind auch von diesem zu finanzieren. Eine Querungsinsel in Ortsmitte ist aus Platzgründen nicht möglich und auch von Seiten der Gemeinde nicht gewünscht.

Parallel zum Ausbau der FÜ 11 laufen Überlegungen, die Verkehrsführung in Kirchfarnbach zu überdenken. Die Kreisstraße 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 oder die Sperrung der Straße für den Schwerverkehr.

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

Eine endgültige Festlegung seitens des Marktes Wilhermsdorf hat jedoch noch nicht stattgefunden.

Herr Kreisrat Ruf stellt hierzu klar, dass der Markt hier keineswegs auf einen beidseitigen, jeweils 1,25 m breiten Gehweg besteht, wenn dies grunderwerbstechnisch nicht möglich sein sollte. Ein durchgehender Gehweg auf der Nordseite sei wegen der dortigen Bushaltestelle für den Markt wichtiger.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Planungen durchzuführen und weitere Gespräche mit dem Markt Wilhermsdorf zu Detailfragen der Baumaßnahme zu führen.**
- 2. Der Zuwendungsantrag soll zum 1.9.2019 eingereicht werden, um die Maßnahme 2020/21 zu realisieren.**

1.4 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (2021)



Die FÜ 17 in Langenzenn weist im Bereich der Ringstraße und des Denkmalplatzes einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 500 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 mehrere Abstimmungsgespräche mit dem StBA gegeben. Bislang steht jedoch noch kein endgültiges Konzept fest.

Derzeit laufen Untersuchungen der Stadt, ob die vorhandene Kanalisation in der Ringstraße noch ausreichend dimensioniert sei. Hier könnte eine Erneuerung der Kanalisation anstehen, was weitere zeitliche Verzögerungen mit sich bringen würde. Ebenso lässt die Stadt derzeit aufgrund der in jüngster Vergangenheit vermehrt aufgetretenen Starkregenereignisse den Wasserabfluss im Straßenbereich darstellen. Bei Starkregen kann das Wasser nicht vollständig in die Kanalisation abgeführt werden. Ein Teil verbleibt immer an der Oberfläche und führt zu „Sturzbächen“. Aus diesem Grund kann es zu Änderungen an der Straße kommen, z. B. Änderungen von Borden, um das Wasser besser zu lenken. Die Ergebnisse stehen noch aus und sind wohl im Herbst 2018 zu erwarten. Aufgrund der voraussichtlich notwendigen Erneuerung der Kanalisation ist ein Vollausbau der Straße auf jeden Fall erstrebenswert.

Die Stadt teilt mit, dass der geplante Neubau des Kreisverkehrs Nürnberger Straße im Jahr 2019 vorgesehen ist.

Nachdem die notwendigen Aussagen der Stadt noch ausstehen, ist ein Straßenausbau in 2019 nicht sinnvoll. Für eine Verschiebung der Maßnahme spricht zudem der Fakt, dass durch den Neubau des Kreisverkehrs in der Nürnberger Straße eine wichtige Verbindung zur B8 bereits gesperrt sein wird. Die Sperrung einer weiteren „Ausfallstraße“ sollte tunlichst vermieden werden. Die möglicherweise anstehenden städtischen Kanalbaumaßnahmen würde den Straßenausbau um mindestens ein weiteres Jahr verzögern.

Die Kosten sind aufgrund des noch nicht feststehenden Ausbaumfangs nicht bestimmt. Eine grobe Kostenschätzung anhand der Regelkostensätze ergibt rund 1,4 Mio. €.

Herr KR Habel bittet die Maßnahme bereits für das Jahr 2020 vorzusehen, da die Stadt dann die erforderlichen Vorarbeiten bereits abgeschlossen haben wird. Zudem wäre ein gleichzeitiger Ausbau der Straße und die Erneuerung des Kanals wirtschaftlicher. Die Verwaltung weist darauf hin, dass ein Vorziehen der Maßnahme mit den verfügbaren Planungskapazitäten schwierig ist. Um sich die Möglichkeit einer Realisierung im Jahr 2020 offen zu halten wurde der Beschlussvorschlag entsprechend abgeändert.

Vorschlag der Verwaltung:

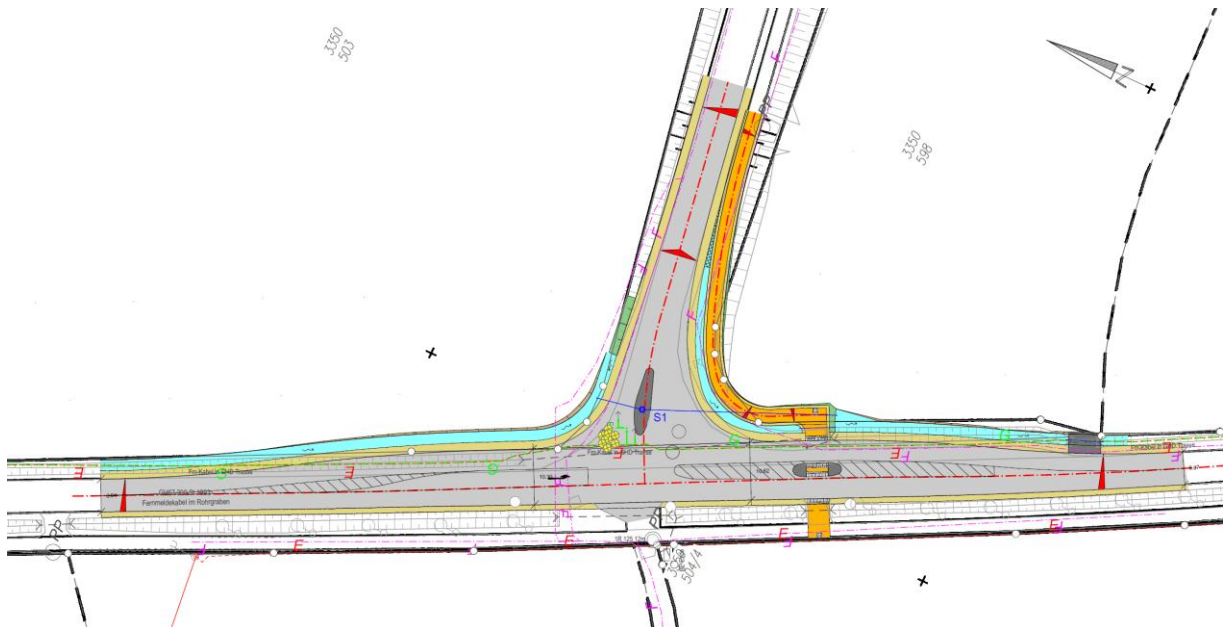
Die Verwaltung wird beauftragt, den Vollausbau der unteren Ringstraße für das Jahr 2020/2021 vorzusehen und mit der Stadt Langenzenn, insbesondere wegen der möglichen Kanalbaumaßnahmen abzustimmen.

1.5 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2020)

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 Unfallohäufung im Sinne der Unfallddefinition, jedoch eine Unfallauffälligkeit. Am Knotenpunkt sind in den letzten Jahren immer wieder Unfälle aufgetreten.

Mit der letztjährigen Fortschreibung des Straßen- und Radwegebauprogramms wurde diese Maßnahme daher wieder in das Bauprogramm aufgenommen.



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. Die Stadt hat eine Beteiligung an der Maßnahme bereits beschlossen.

Der Grunderwerb für diese Maßnahme hat sich in der Vergangenheit jedoch als sehr schwierig erwiesen, da die betroffenen Grundstückseigentümer bislang nicht von der Notwendigkeit dieser Maßnahme überzeugt werden konnten.

Das Staatliche Bauamt nutzt die Kreisstraße FÜ 19 als Umleitungsstrecke für die Maßnahme „Ausbau nördlich Ammerndorf“ an der Staatsstraße 2409 im Jahr 2019. Daher ist es nicht erstrebenswert, eine Baustelle auf diesem Streckenzug vorzusehen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll für das Jahr 2020 vorgesehen werden.

1.6 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwandten (2020)

Die FÜ 14 in Anwandten 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 der Ortsdurchfahrt 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).

Das Staatliche Bauamt sieht eine Bürgerbeteiligung im Ortsteil Anwandten vor, um die Wünsche und Vorstellungen der Anwohner zu ermitteln. Diese sollen soweit diese richtliniengemäß berücksichtigt werden können in die Planung mit einfließen.

Eine Umsetzung der Maßnahme soll im Jahr 2020 erfolgen.



Im Zuge des OD Ausbaus soll auch die Einmündungssituation der Gemeindeverbindungsstraße nach Rehdorf sowie eine mögliche Fußgängerquerung im Bereich der Eisenbahnbrücke untersucht und umgesetzt werden.

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.**

1.7 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2021)

Die FÜ 14 nördlich von Anwanden (DTV = 4.641Kfz/24h, SV = 137 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 Bohrkerns gezogen. Deren Auswertung 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.

Die Einmündungssituation der Gemeindeverbindungsstraße nach Rehdorf sowie eine mögliche Fußgängerquerung im Bereich der Eisenbahnbrücke soll im Zuge der Maßnahme „Ausbau OD Anwanden“ untersucht und umgesetzt werden.

Das Projekt soll mit dem Punkt 4.4 „FÜ 14 G+R Anwanden-Lind“ umgesetzt werden.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Das Straßenbauprojekt soll im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme verwirklicht werden.
2. Das StBA prüft die gemeinsame Ausführung der Maßnahme zusammen mit dem unter Punkt 4.4 genannten Radweg zwischen Anwenden und Lind.

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 der Ortsdurchfahrt im Vollausbau wahrscheinlich.

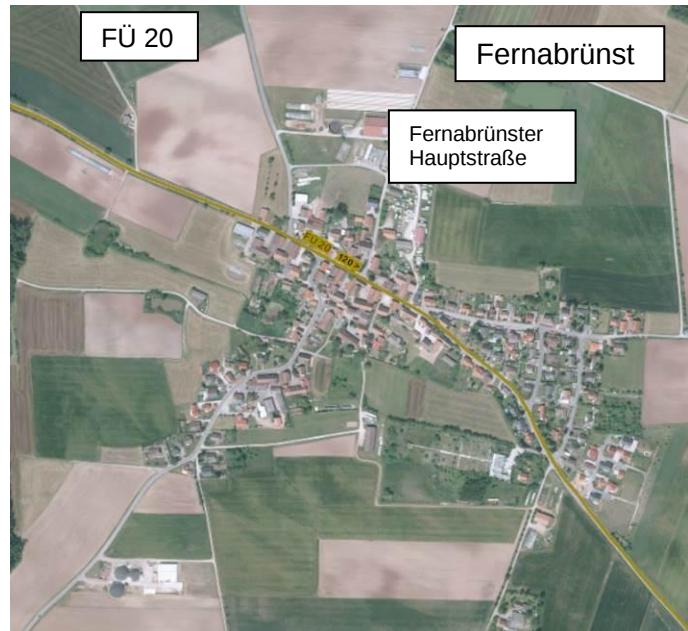
Im Zuge der weiteren Planung soll der bestehende Oberbau mittels Bohrkernuntersuchungen festgestellt und die Planungen in Abstimmung mit der Gemeinde Großhabersdorf durchgeführt werden.

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.

Das Staatliche Bauamt sieht eine Bürgerbeteiligung im Ortsteil Fernabrünst vor, um die Wünsche und Vorstellungen der Anwohner zu ermitteln. Diese sollen soweit diese richtliniengemäß berücksichtigt werden können in die Planung mit einfließen.

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.



1.9 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2022)

Der Umbau der Kreuzung der Kreisstraßen FÜ 7 und FÜ 17 mit der örtlichen Straße „Kreppendorfer Straße“ zu einem Kreisverkehrsplatz beruht auf einem Wunsch der Gemeinde

Diese Maßnahme ist aus Sicht des Landkreises nicht zwingend erforderlich. Zwar würde ein Kreisverkehr an dieser Stelle verkehrstechnisch funktionieren und den untergeordneten Verkehrsästen sowie den Fußgängern eine Einfahrt bzw. Querung der FÜ 17 erleichtern, jedoch bremst er den dominanten Durchgangsverkehr in Nord-Süd Richtung aus. Dies erzeugt ein geändertes Lärmbild im Kreuzungsbereich. Allerdings wäre es für den Landkreis auf der anderen Seite auch vorteilhaft, wenn die unübersichtliche Einmündungssituation der Nürnberger Str. (FÜ8) in die FÜ 17 verbessert werden könnte. Hier kommt es wegen der Aufteilung in drei Zufahrts-/Abbiegespuren auch immer wieder zu Kleinunfällen. In Summe würden sich somit die Vor- und Nachteile für den Kreuzungsumbau in der Waage halten.

Eine Verkehrsuntersuchung hat ergeben, dass die drei Kreisstraßenäste die dominante Verkehrsbelastung ausmachen, der gemeindliche Ast hingegen ist nur schwach belastet. Nach Kreuzungsrecht hätte der Landkreis die vollen Baukosten zu tragen.

Nachdem die Gemeinde an der Maßnahme jedoch großes Interesse hat, hat diese in Aussicht gestellt hierfür 50% der Kosten sowie den Grunderwerb zu übernehmen. Vor diesem Hintergrund wäre die Durchführung dieser Baumaßnahme im Jahr 2022 vorstellbar.



Herr Landrat teilt zu dieser Maßnahme mit, dass der Veitsbronner Gemeinderat bereits einen Beschluss zur Kostenbeteiligung und zur Übernahme des Grunderwerbs gefasst hat. Der Beschluss liegt dem Landkreis auch schon vor. Da dies einer verbindlichen Zusage gleichkommt, konnte der Beschlussvorschlag entsprechend abgeändert werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, aufgrund der zugesagten Kostenbeteiligung der Gemeinde Veitsbronn mit den Planungen zu beginnen. Eine Realisierung wird in 2022 angestrebt.

1.10 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf (2022)

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes (insbesondere am östlichen Ortseingang) wird diese Maßnahme neu in das Bauprogramm aufgenommen. Genauere Voruntersuchungen, die für eine grobe Kostenschätzung erforderlich wären, wurden jedoch noch nicht durchgeführt.

Das Staatliche Bauamt sieht eine Bürgerbeteiligung im Ortsteil Zautendorf vor, um die Wünsche und Vorstellungen der Anwohner zu ermitteln. Diese sollen soweit diese richtliniengemäß berücksichtigt werden können in die Planung mit einfließen.

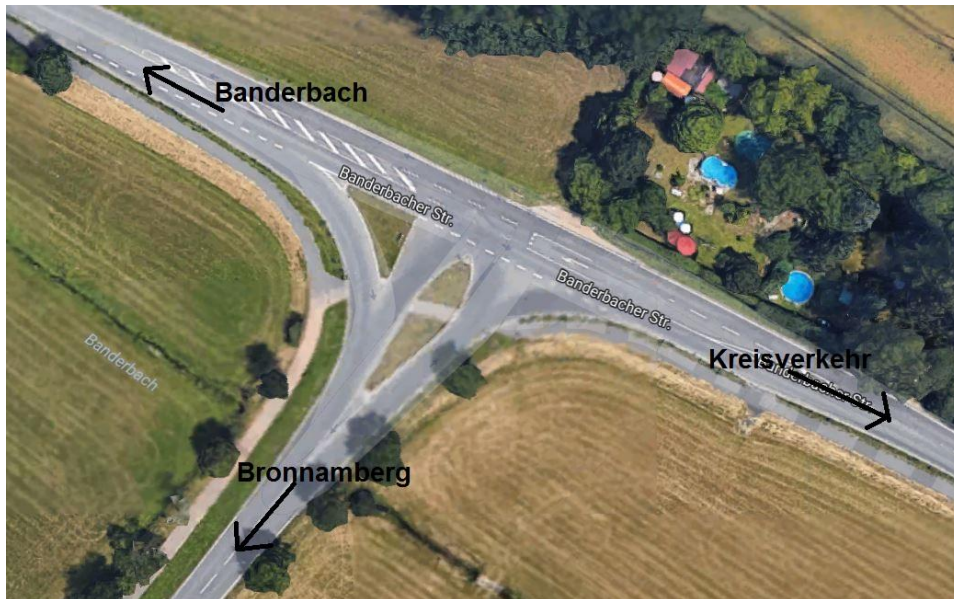
Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Grundlagenermittlung den erforderlichen Ausbauumfang festzulegen.

2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)

2.1 Meistereimaßnahme 2019 Änderung Radwegeführung FÜ 19 / GVS Bronnamberg

Diese Maßnahme war bereits in der letztjährigen Fortschreibung des Bauprogramms im Gespräch, hat sich jedoch als planerisch zu anspruchsvoll erwiesen, so dass eine Realisierung in 2018 nicht mehr angestrebt werden konnten. Sie ist nunmehr für das Jahr 2019 vorgesehen.



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.

Bei dieser Maßnahme wäre der Planungsaufwand im Vergleich zu den sonstigen Maßnahmen hoch. Die Verwaltung prüft, ob mit möglichst einfachen Mitteln eine ausreichende Planung vorgenommen werden kann.

Zudem werden die Kosten ermittelt. Diese sollten den Rahmen einer regulären Meisteremaßnahme (zwischen 50.000 und 100.000 €) nicht überschreiten.

Parallel dazu überprüft die Straßenmeisterei weitere potentielle Maßnahmen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Festlegung der Meisteremaßnahme 2019 soll bis zum Jahresende 2018 erfolgen. Die Verwaltung wird beauftragt die hierfür notwendigen Vorplanungen bis dahin durchzuführen.

3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)

3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2019

Aufgrund des insgesamt guten Erhaltungszustands der Ingenieurbauwerke schlägt die Verwaltung vor, wie schon im Vorjahr auch im Jahr 2019 kein Brückenbauwerk instand zu setzen.

Über die weiteren Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2020 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

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

2021: Sanierung Zennbrücke bei Langenzenn (Zustandsnote 2,5)

Vorschlag der Verwaltung:

Für 2019 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 Seckendorf – alte B 8 (2019/20)

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.

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.



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). Eine (sichere) Führung des Radwegs auf der nördlichen Seite hat jedoch den Nachteil, dass in den dortigen Wald eingegriffen werden muss.

Das StBA hat nun noch eine weitere Option geprüft. Durch den Bau einer Unterführung unter dem B8 Anschlussstellenast kann der Fußgänger und Radfahrer gesichert auf einen gemeindlichen Feldweg geführt werden.

Zur Entscheidungsfindung hat das StBA eine Kostenübersicht erstellt.

Dabei handelt es sich um die reinen Baukosten (brutto). Kosten für Landschaftspflege, Grunderwerb, Baugrunduntersuchung, Markierung, Beschilderung und die Verwaltungskosten sind nochmals extra zu berechnen.

a) Ende Radweg am Abzweig zur Biogasanlage (Länge ca. 750 m): **700.000,00 €**

b) Ende Radweg an Rampe (bisheriger Antrag) + Kosten GRW nach Horbach:
1.200.000,00 €

Bei folgender Aufteilung:

Geh- und Radweg an Rampe (Zuschussantrag) - 900.000,00 €

Kosten GRW nach Horbach (Länge 1.335 m) - 300.000,00 €

c) Ende Radweg südl. B8 Rampe (mit Wellstahlrohr) und Asphaltierung öFW:
1.680.000,00 €

Bei folgender Aufteilung:

Geh- und Radweg (mit Wellstahlrohr) – 1.590.000,00 €

Asphaltierung öFW(Länge ca. 1050 m) - 90.000,00 €

Bei Variante c) gilt zu beachten, dass (nach Rücksprache mit der Regierung) der Einbau des Wellstahlrohrs als Änderung einer Kreuzung gilt und die drei beteiligten Äste (Langenzenn, Landkreis, Bund) an den Kosten des Umbaus beteiligt sind.

In die Kostenmasse fließt in diesem Fall neben den Kosten für das Bauwerk und deren Anrampung auch der Radweg bis zur FÜ 2, Abzweig Biogasanlage mit ein, da es sich hier um einen Rampenast handelt.

Die genaue Aufteilung für Variante c) wäre somit:

- Radweg an der FÜ 2 von Seckendorf bis Abzweig Biogasanlage: 700.000 € (Landkreis)
- Kreuzungsmaßnahme 890.000 €, sprich Radweg von Abzweig Biogasablage bis zur alten B8 mit Wellstahlrohr (aufzuteilen gemäß Fahrbahnbreiten auf Bund, Landkreis und Stadt Langenzenn)
- Asphaltierung ÖFW 90.000 € (Stadt Langenzenn)

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Abschnitt BA IIa (Seckendorf bis Abzweig Biogasanlage) soll bei erfolgreichen Grunderwerb im Jahr 2019 umgesetzt werden. Der Zuwendungsantrag hierfür wird zum 1.9.2018 eingereicht.**
- 2. Die Fortsetzung Richtung B8 und Weiterführung nach Langenzenn ist mit der Stadt zu klären.**

4.2 FÜ 14 G+R Großweismannsdorf - Anwenden (2019/20)

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 Kostenmin-
derung. Für den BA II werden die Kosten derzeit geschätzt mit ca. 750.000 € angenommen.

Bereits mit der Fortschreibung des vergangenen Bauprogramms wurden die beiden Bauabschnitte um ein Jahr verschoben (2018/19). Da der Grunderwerb jedoch sehr umfangreich und zeitintensiv ist sowie die Kapazitäten aufgrund der Vielzahl an anderen Projekten mehr als ausgelastet sind, wird der BA I auf das Jahr 2019 verschoben und der BA II auf 2020. Die Zuwendungsanträge für beide Abschnitte werden zum 1.9.2018 erneut eingereicht.

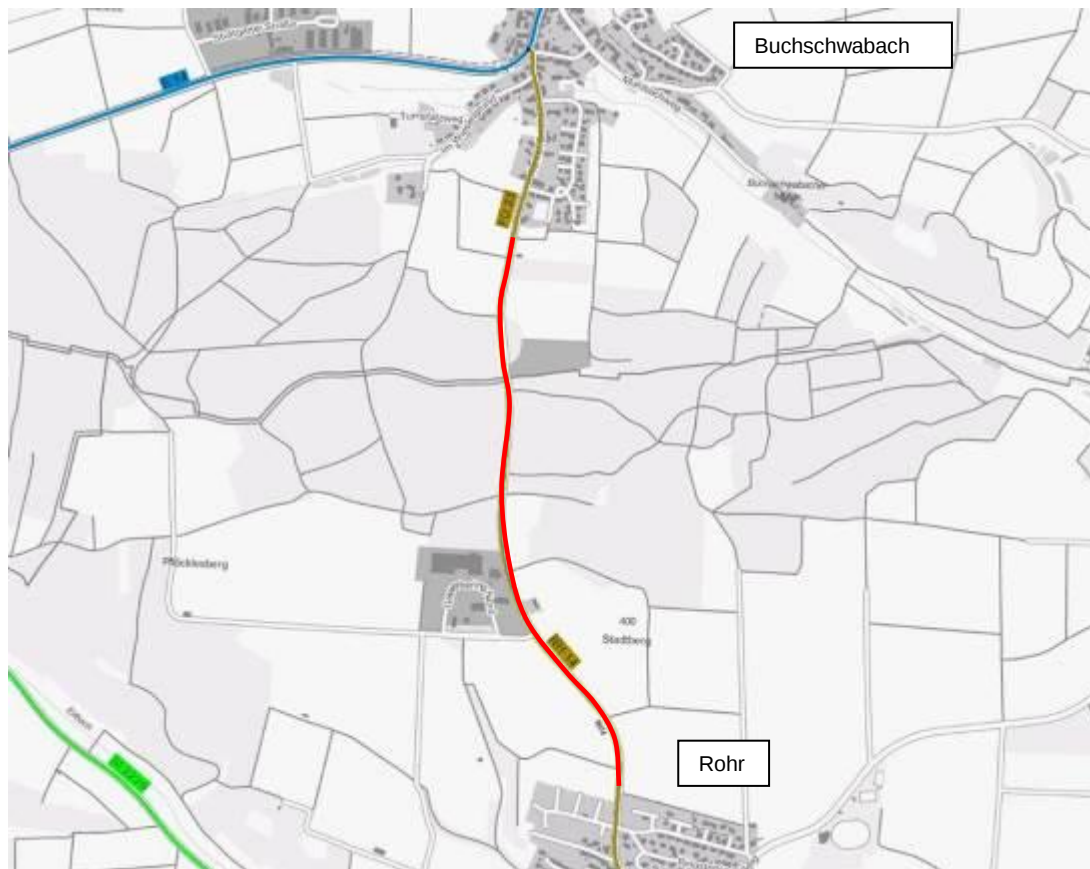
Wie unter 2.1. FÜ 22 Ausbau – Weikersdorf bereits ausgeführt soll am südlichen Ortseingang von Anwandern ein S-förmiger Verschwenk der Kreisstraße geprüft werden. Nachdem bei diesem Geh- und Radweg an dieser Stelle sowieso der Einbau einer vollwertigen Querungshilfe vorgesehen ist, soll der Verschwenk an dieser Stelle geprüft werden.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Der Bauabschnitt I soll im Jahr 2019 realisiert werden und das Thema Verschwenk betrachtet werden.
2. Der BA II wird für 2020 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.



Das Staatliche Bauamt hat sich mit dem Landkreis Roth über die Aufteilung der Zuständigkeiten abgestimmt. Demnach wird das StBA die Planung nach Leistungsphasen 1-5 übernehmen, der Landkreis Roth die Ausschreibung und den Bau (Lph 6-9). Die Kosten hierfür werden wie die Kosten für den Bau nach Radweglängen aufgeteilt. Eine dementsprechende Vereinbarung wurde ausgearbeitet. Die Vergabe an ein Ingenieurbüro soll im Herbst 2018 erfolgen. Ein Planungsansatz i.H.v. 50.000 € soll hierfür 2019 im Haushalt vorgesehen werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen zum Radweg Buchschwabach-Rohr aufzunehmen.

4.4 FÜ 14 G+R Anwanden-Lind (2021)

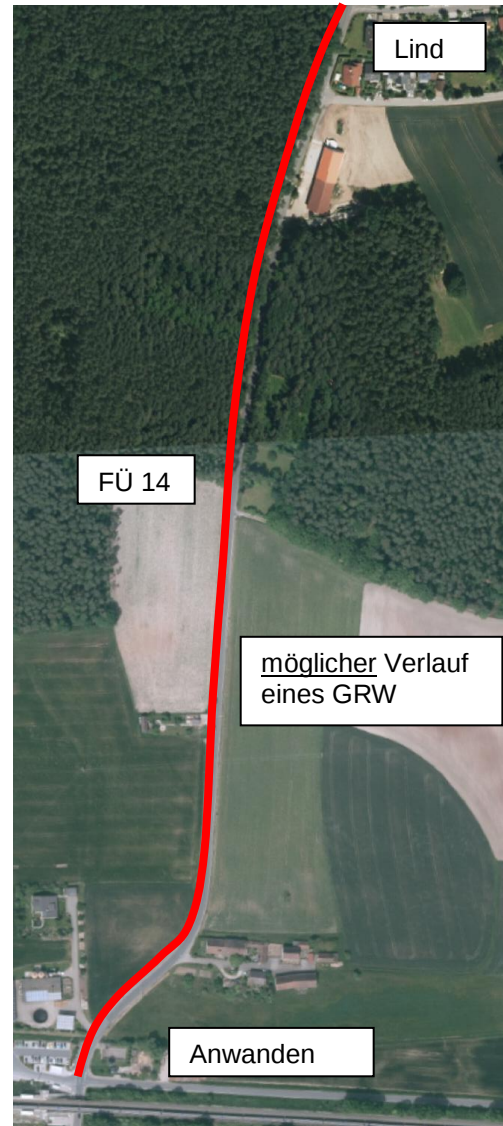
Zur Schließung einer künftigen Radwegelücke an der FÜ 14 soll der dortige reine Gehweg durch einen Radweg ergänzt werden.

Der Streckenabschnitt hat eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung (4.641 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.

Das Staatliche Bauamt hat eine Variantenuntersuchung angestellt (Kosten für Bau, Grunderwerb und Sonstiges, ohne Verwaltungskosten):



- a) Verbreiterung des bestehenden Gehweges um 1,5m, keine Schutzplanke, Entwässerung über die Straße
rund 370.000 €
- b) Neubau eines 3m breiten Radweges, Rückbau des alten Gehweges, Trennung zur Straße mit Schutzplanke, Entwässerung über Straße
rund 545.000 €
- c) Neubau eines 2,5m breiten Geh- und Radweges, Rückbau alter Gehweg, abgesetzt von Straße mit 1,75m breitem Grünstreifen.
rund 615.000 €

Bei den Kosten ist noch keine Querunginsel berücksichtigt. Diese würde am Ortseingang von Lind mit rund 120.000 € zu Buche schlagen.

Laut Aussage der Regierung v. Mittelfranken wird in der Regel die optimale Lösung gefördert. Dies ist hier Variante c). Sollten sich hierbei jedoch größere Probleme herausstellen (z. B. beim Grunderwerb), kann sich auch auf eine andere Lösung verständigt werden.

Die Kosten für die Variante a) (keine Förderung) und für die Variante c) (mit Förderung) halten sich in etwa die Waage.

Unter Abwägung des Flächenbedarfs, der Kosten, des notwendigen und in der Umsetzung offenen Grunderwerbs sowie der Unabhängigkeit von Fördervoraussetzungen ist die Umsetzung der Variante a) vorstellbar.

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.

4.5 FÜ 18 G+R Tuchenbach-Höfen (2022)

Diese Maßnahme ist neu in das Bauprogramm aufgenommen. Der Bau dieses Weges ist jedoch nur gemeinsam mit dem Landkreis ERH durchführbar, da eine Fortführung auch dort zwingend erforderlich ist.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Grundlagenermittlung den Umfang und die gemeinsame Realisierbarkeit der Maßnahme mit den Landkreis Erlangen/Höchstadt zu prüfen.

Zudem wird in Erwägung gezogen, für die angestrebte Deckenbaumaßnahme ein vergleichbares Vorgehen wie bei der der Maßnahme FÜ 2 Seckendorf anzuwenden.

4.6 FÜ 11 G+R Keidenzell-Kirchfarrnbach (2022)

Dieser Geh- und Radweg war bereits vor einigen Jahren im Bauprogramm des Landkreises enthalten, wurde mit dem Beschluss des Kreistages die dortige Straße auf Regelbreite auszubauen jedoch wieder gestrichen. Auch ein Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Wiederaufnahme dieses Radweges aus dem Jahr 2008 wurde vom Kreistag negativ beschieden.

Der Bau dieses Radweges entlang der FÜ 11 ist technisch sehr aufwändig und wegen der dort sehr nah an die Kreisstraße heranreichenden Weiher nicht durchgehend kreisstraßenbegleitend möglich. Im März 2018 hat der Markt Wilhermsdorf im Zuge der dortigen Radwegeplanung „Masterplan 2022“ nun aber einen alternativen Trassenverlauf ins Spiel gebracht,

der im Bereich des Wilhermsdorfer Gemeindegebiets eine von der Kreisstraße abseitige Trassenführung vorschlägt. Inwieweit diese abseitige Führung dann noch in die Baulast des Landkreises fallen würde muss abschließend erst noch geklärt werden, da das hierfür notwendigen Kriterium der gleichen Verkehrsfunktion erfüllt sein muss. Wenn dieses Kriterium nicht erfüllt wird, wäre für den Abschnitt im Wilhermsdorfer Gemeindegebiet auch der Markt selbst Baulastträger.



Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Grundlagenermittlung den Umfang und die Realisierbarkeit der Maßnahme zu prüfen. Der Radweg soll einstweilen für das Jahr 2022 vorgemerkt werden.