

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2021 bis 2024.

I Vorbemerkungen.....2

1 Allgemeine Themen.....	2
1.1 Allgemeines zum Radwegebauprogramm.....	2
1.2 Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen im Bestand	3
1.3 Querungsinseln.....	4
1.4 Befahrung Kreisstraßen.....	7
2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2020.....	8
2.1 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwanden BA II (2023/2024)	8
2.2 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018/19)	9
2.3 FÜ 22 Ausbau der OD Roßtal/Weitersdorf (2019/20/21)	12
2.5 FÜ 2 Radweg Seckendorf – Abzweig Biogasanlage (2019/2020)	15
3 Deckenbaumaßnahme 2019, Ausführung in 2020	16
3.1 FÜ 15 Deckenbau Buttendorf – Ammerndorf	16
3.2 FÜ 6 Deckenbau 2020.....	17

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2021 – 202418

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig).....	18
1.1 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2021).....	18
1.2 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2021)	20
1.3 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (2024ff)	22
1.4 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwanden (2023)	23
1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2022).....	24
1.6 FÜ 20 Ausbau Ortsdurchfahrt Fernabrünst (2022)	25
1.7 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2022)	26
1.8 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf (2024).....	27
1.9 FÜ 7 Ausbau Ortsdurchfahrt Veitsbronn (2025)	27
2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig).....	28
2.1 Meistereimaßnahme 2020 – FÜ 19 Änderung der Radwegführung Einmündung Bronnamberg	28
2.2 Meistereimaßnahme 2021 – Umbau der FÜ 18 -Stelzenbachstraße in Wilhermsdorf.....	29
3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig).....	30
3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2021	30
3.2 FÜ 11 Zennbrücke Langenzenn (2021).....	30
4 Neu- und Ausbau Geh- und Radwege (zuwendungsfähig).....	33
4.1 FÜ 14 Geh- und Radweg Großweismannsdorf - Anwanden (2021/22)	33
4.2 FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2025)	34
4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr (2022)	36
4.3 FÜ 14 G+R Anwanden-Lind (2022)	37
4.4 FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2023)	38
4.5 FÜ 11 Geh- und Radweg Keidenzell-Kirchfarnbach (2023)	39
4.6 FÜ 19 Geh- und Radweg in der OD Banderbach.....	40
4.7 FÜ 19 – GVS Wachendorf – Fürth - Oberfürberg (Sachstand)	41

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 einem Programm aufgelistet.

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 diesen Gründen war eine Aktualisierung des Radwegekonzeptes erforderlich.

Vor einigen Jahren wurden bereits folgende Radwege auf die Zukunftsliste genommen, bzw. auch schon in das Bauprogramm des Landkreises aufgenommen:

- FÜ 21, nördlich Obermichelbach
- FÜ 8, nördlich Tuchenbach
- FÜ 23, südlich Buchschwabach

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

Das Staatliche Bauamt hat die Erstellung des Radwegekonzeptes 2019 an das Büro SVK (Dr. Kaulen) vergeben. Alle staatlichen und kommunalen Radverkehrsbeauftragten im Landkreis Fürth sind in die Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes eingebunden. Im Zuge des neuen Radverkehrskonzept 2020 soll auch eine GPS Befahrung aller Radwege im Landkreis durchgeführt werden. Das Konzept soll im Jahr 2021 vorliegen und hat dann das gleiche Datum wie das bayernweite Radwegebauprogramm an Bundes- und Staatsstraßen.

1.2 Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen im Bestand

Die ältesten der straßenbegleitenden Geh- und Radwege entlang von Kreisstraßen sind zwischenzeitlich mehrere Jahrzehnte alt, entsprechend zeigen sich dort auch schon größere Schadstellen. Im Jahr 2020 standen erstmals für Erhaltungsmaßnahmen an Geh- und Radwegen 75.000 € zur Verfügung. Zudem wurde in der letztjährigen Fortschreibung beschlossen, in den Folgejahren zukünftig einen Pauschalansatz von 25.000 € p.a. anzusetzen. Um Synergien zu nutzen, wird darauf geachtet, dass Straßen- und Radwegerhaltungsmaßnahmen gemeinsam durchgeführt werden. Hierdurch können nicht unerhebliche Kosten (z.B. für Baustelleneinrichtung oder Verkehrssicherung) nur einmalig anfallen. Sofern in einzelnen Haushaltsjahren ein höherer Finanzbedarf besteht, können die erforderlichen Haushaltsmittel noch zusätzlich dafür in Ansatz gebracht werden. Wenn nötig können auch Mittel aus dem Deckenbauansatz für Straßensanierungen umgeschichtet werden oder nicht verbrauchte HH-Mittel aus den Vorjahren herangezogen werden.

Das Staatliche Bauamt wird hierfür in Frage kommende Bestandswege genauer in Augenschein nehmen und je nach Bedarf in den zukünftigen Fortschreibungen des Straßen- und Radwegebauprogramms zur Sanierung vorschlagen.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Das Staatliche Bauamt wird beauftragt, etwaigen Sanierungsbedarf an den Geh- und Radwegen im Bestand des Landkreises laufend zu ermitteln und zur Sanierung vorzuschlagen.**
- 2. Für regelmäßige Deckenbauarbeiten auf Geh- und Radwegen soll zukünftig ein jährlicher Haushaltsansatz i.H.v. 25.000 € vorgesehen werden.**

1.3 Querungsiseln

Im Jahr 2013 haben zwei Kreistagsfraktionen darum gebeten, die Anordnung von Querungsiseln im gesamten Kreisstraßennetz prüfen zu lassen. 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 Querungsiseln 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 sollten dabei zwei Querungsiseln verwirklicht werden.

Nr. 1: FÜ 15 Roßtal:

Für die Insel am westlichen Ortseingang von Roßtal wurden mehrere Varianten geprüft und mit dem Markt abgestimmt. Keine dieser Varianten war jedoch vom Grunderwerb her realisierbar, bzw. finanziell darstellbar. Die Gremien sprachen sich deshalb gegen eine Realisierung aus.

Die vorgesehene Querungsisel konnte daher nicht realisiert werden.

Nr. 2: FÜ 8 Seukendorf:

Auch diese Insel konnte wegen der örtlichen Platzverhältnisse nicht realisiert werden. Jedoch konnte die Querungssituation dort durch den Einbau einer Lichtsignalanlage, die insbesondere der Busbeschleunigung dient, in vergleichbarer Weise verbessert werden. Der Bau hat sich dadurch erübrigt.

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				

Nr. 3: FÜ 22 Roßtal – OT Raitersaich, Ortsmitte

Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs (Kostenvorteile) wurden die beiden Inseln im Roßtaler Ortsteil Raitersaich gemeinsam untersucht und die ursprünglich an Nr. 4 liegende Mittellinsel in Burggrafenhof verschoben. Die beiden Querungsiseln in Raitersaich wurden mittlerweile geplant, ausgeschrieben und vergeben. Die Nr. 5 in Ortsrandlage konnte 2019 realisiert werden. Die Querungsiseln Nr. 3 sollte im Frühjahr 2020 hergestellt werden. Auf Grund eines Corona Falls hat sich hier die Bauzeit in den Herbst 2020 verschoben. Die Gesamtkosten für beide Inseln belaufen sich nach erfolgter Vergabe auf ca. 431.000 €. Der Ausbau der Querungshilfe im Bereich des Haltepunktes erfolgt auf Kosten des Landkreises Fürth, für den Ausbau im Ortseingangsbereich erfolgt eine Kostenteilung mit dem Markt Roßtal. Diese teilt sich folgendermaßen auf: Der Markt Roßtal übernimmt die Kosten für die Herstellung bzw. Anpassung des Gehweges und der Landkreis übernimmt die Kosten für den Ausbau der Straße und

des Radweges. Die Kosten der Querungshilfe im Ortseingangsbereich werden 50/50 zwischen dem Landkreis Fürth und dem Markt Roßtal geteilt.

Nr. 4: FÜ 11 Langenzenn – OT Burggrafenhof, südlicher Ortseingang

In Burggrafenhof kann eine Querungsinsel am südlichen Ortseingang kaum richtliniengemäß realisiert werden, da hier ein massiver Eingriff in ein bebautes Grundstück erfolgen müsste. Gemäß den Vorgaben muss eine Querungsinsel innerhalb der Ortstafel und damit im Tempo 50 Bereich liegen. Das Staatliche Bauamt prüft aktuell nochmals eine Variante, bei der die Insel außerhalb der Ortslage liegen würde, dann jedoch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h. Zusätzlich soll nun der tatsächliche Querungsbedarf und die Zufahrtssituation zum SV Burggrafenhof in einer Variante untersucht werden. Bei dieser Querungshilfe (Kat. 2) ist die Stadt zu 50% kostenbeteiligt.

Nr. 5: FÜ 22 Roßtal – OT Raitersaich, Ortsmitte

Siehe bei Nr. 3

Nr. 6: FÜ 17 Veitsbronn – OT Raindorf

Die Querungsinsel in Raindorf ist baulich ebenfalls nicht umsetzbar. Es stehen ohne Eingriff in die Privatgrundstücke keine ausreichenden Flächen zur Verfügung. Darüber hinaus würde eine Insel das Ein- bzw. Ausfahren zu den angrenzenden Grundstücken selbst für Pkw-Fahrer stark behindern. Daher wurden die Planungen zu dieser Insel eingestellt. Die Gemeinde Veitsbronn ist hierüber informiert.

Diese Querungsinsel konnte somit nicht realisiert werden.

Weitere Querungsinseln:

Mit dem Bau der Inseln in Raitersaich und der Insel bei Seckendorf im Zuge des Radwegebaus an der FÜ 2 (siehe Punkt 2.5) sowie unter Beachtung der Planungen an den übrigen Inseln der Kategorie I und II ist das ursprüngliche Querungshilfenprogramm abgearbeitet.

Die weiteren Inseln der Kategorie III können von den Kommunen selbst durchgeführt werden, unter einer Beteiligung des Landkreises i.H.v. 5.000 €.

Sofern zukünftig an anderer Stelle weitere Querungshilfen gewünscht oder erforderlich werden, sollen diese auch nach dem bisherigen Schema bewertet und kategorisiert werden. Entsprechende HH-Mittel wären dann im Einzelfall bereit zu stellen.

Aktuell in Prüfung befindet sich eine Querungshilfe in Puschendorf.

Die Gemeinde ist mit dem Wunsch an den Landkreis herangetreten, auf Höhe der dortigen Eichenwaldhalle eine Querungshilfe in die Kreisstraße einzubauen. Diese war bisher im Querungshilfenprogramm noch nicht enthalten und soll auf ihre Realisierbarkeit hin geprüft und entsprechend kategorisiert werden. Je nach Ergebnis dieser Prüfung erfolgt ggfs. anschließend die Aufnahme in das Bauprogramm. Die Verwaltung wird hierüber in der nächsten Fortschreibung des Bauprogramms entsprechend berichten.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Querungsinsel Nr. 4 (Burggrafenhof) nochmals zu untersuchen und u.U. außerhalb der OD anzusiedeln, sowie eine Variante zu erstellen, die den Linksabbieger zum Sportplatz berücksichtigt.**
- 2. Zusätzlich soll eine neue Querungshilfe in Puschendorf geprüft und kategorisiert werden.**

1.4 Befahrung Kreisstraßen

Der Landkreis Fürth lässt in diesem Zyklus erstmalig seine Straßen im Zuge der „Zustandserfassung und -bewertung“ (ZEB) befahren und analysieren.

Im Ergebnis werden Schäden wie Spurrinnentiefen und Risse erfasst sowie Aussagen zum generellen Straßenzustand wie zur Griffigkeit festgestellt.

Darauf aufbauend werden Streckenabschnitte (unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke) zur Sanierung vorgeschlagen.

Die Befahrung aller zu erfassenden Kreisstraßen in Bayern ist zwischenzeitlich erfolgt.

Die Auswertung liegt seit August 2020 vor. Die für die Zustandserfassung erforderlichen Haushaltsmittel i.H.v. 20.000 € wurden bereits im HH 2019 des Landkreises bereitgestellt und sind in 2020 zum Teil auch schon ausbezahlt worden.

Analog der Straßenerhaltung der Bayerischen Straßenbauverwaltung soll an Hand der Ergebnisse der Befahrung eine koordinierte Erhaltung der Kreisstraßen durchgeführt werden. Dies wird erstmalig in 2021 der Fall sein.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2 Infos zu laufenden Maßnahmen 2020

2.1 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA II (2023/2024)

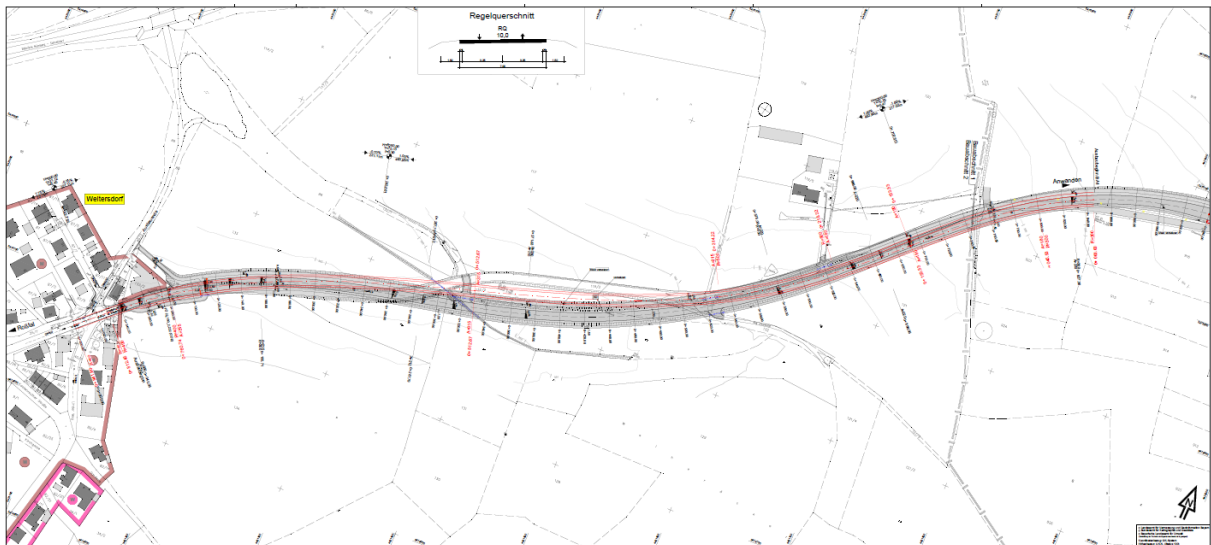
Diese Baumaßnahme wurde aufgrund erheblicher Grunderwerbsprobleme in zwei Abschnitte aufgeteilt. Der BA I wurde in den Jahren 2018/2019 mitsamt eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges baulich weitgehend fertiggestellt.



BA I in 2019 bis auf die Entwässerung fertiggestellt

Vom Bau ausgespart blieb bisher allerdings die Entwässerung. Derzeit wird das Oberflächenwasser der Straße in die städtische Kanalisation eingeleitet, was wasserrechtlich jedoch keine Dauerlösung sein kann. Es wurde daher eine alternative Entwässerungsplanung vorangetrieben, die eine Überleitung des Oberflächenwassers mit Regenwassersammler über die dortigen Fluren, teils durch unterirdische Leitungen, teils durch offene Gräben vorsieht. Die Planungen wurden im Juli 2020 auch wasserrechtlich genehmigt. Für die Errichtung dieser Leitungen sind jedoch das Einverständnis des dortigen Grundstückseigentümers und entsprechende vertragliche Sicherungen erforderlich, jedoch sind sämtliche Anfragen diesbezüglich vom Grundstückseigentümer bislang unbeantwortet geblieben. Nachdem dies geklärt ist, können die noch ausstehenden Leitungsarbeiten ausgeschrieben und der Bau vergeben werden.

Die Planungen zum zweiten Bauabschnitt werden indes weiterverfolgt. In vorangegangenen Gesprächen mit den Eigentümern wurde insbesondere der sehr hohe Flächenverbrauch dieses Bauabschnitts bemängelt, so dass die dortigen Grundstückseigentümer diese Planungen durchweg abgelehnt haben. Dabei wurde insbesondere die Notwendigkeit eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges in Frage gestellt. Das Staatliche Bauamt hat daraufhin mehrere Varianten ausgearbeitet, die den Flächenverbrauch soweit möglich reduzieren sollen. Diese überarbeiteten Planungen wurden den dortigen Grundstückseigentümern bereits präsentiert und zumindest wohlwollend zur Kenntnis genommen. Eine finale Zusage haben die Eigentümer aber noch nicht in Aussicht gestellt. Auch die überarbeiteten Planungen sehen grundsätzlich die Miterrichtung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges vor, was allein schon wegen des bereits gebauten Teilabschnitts dringend geboten erscheint.



BA II langgestreckte Variante mit geringerem Flächenverbrauch

Da die erforderlichen Abstimmungen und Planungen weiterhin sehr umfangreich erscheinen, ist eine Realisierung frühestens 2023 zu erwarten.

Herr KR Schaa hat in der Vorberatung im Bauausschuss vorgebracht, dass die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den zweiten Bauabschnitt nach wie vor ablehnen und den Antrag gestellt, den BA 2 dieser Maßnahme aus dem Bauprogramm zu streichen. Der Antrag wurde mit 11:4 Stimmen abgelehnt. Herr KR Gegner betonte, dass insbesondere die Weiterführung des Radweges für den Markt Roßtal von großer Bedeutung ist und daher seitens des Marktes daran festgehalten wird. Er stellte zudem in Aussicht, dass dem Landkreis für den Bereich des Ortseingangs von Weitersdorf noch ein Änderungswunsch bezgl. der Streckenführung zugehen wird (Fahrbahnverschwenk zur Geschwindigkeitsreduzierung).

Vorschlag der Verwaltung:

Die Planungen und Grunderwerbsverhandlungen für den Bauabschnitt II sollen weitergeführt werden. Die bauliche Umsetzung soll ab 2023 vorgesehen werden.

2.2 FÜ 22 Neubau einer Eisenbahnüberführung (2018/19)

Die Eisenbahnüberführung an der FÜ 22 war sanierungsbedürftig. Der Landkreis hatte hier das Verlangen gestellt, ein neues Bauwerk mit einer lichten Höhe von 3,80 m und eine lichten Breite von 10 m zu fordern.

Zuerst wurde das Brückenbauwerk von der DB neu gebaut, im Anschluss wurden von Seiten des Landkreises die Straßenanpassungsarbeiten durchgeführt.



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 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.

Das Ausschreibungsergebnis brachte Folgendes:

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

Die Straßenbauarbeiten haben sich hierdurch um ca. 150.410 € gegenüber der ursprünglichen Kostenberechnung verteuert.

Mit Nachricht der DB vom 14.01.2019 hat diese mitgeteilt, dass für die Erneuerung der Eisenbahnbrücke selbst ein weiterer Nachtrag i.H.v. 440.000 € (Anteil Ldkr. 63%=277.200 €) entstanden ist. Eine Schlussrechnung der DB liegt bis heute nicht vor. Ebenso hat der AN für die Straßenbauarbeiten noch keine Schlussrechnung vorgelegt (Vergabesumme 783.100 €, bisher ausbezahlt 634.000 €).

Aufgrund der Meldungen der DB und den höheren Kosten aufgrund des Submissionsergebnisses für den Straßenbau wurden bereits im HH 2020 Mehrausgaben i.H.v. 463.000 € in Ansatz gebracht, so dass für diese Maßnahme nunmehr insgesamt 2.482.000 € im Haushalt bereitgestellt wurden.

Zuletzt hat die DB im August die 6. Abschlagsrechnung in Höhe von 483.000 € gestellt, die Gesamtzahlung inkl. 6. Abschlagsrechnung für die Brücke summiert sich somit auf ca. 1.783.000 €.

Nach Begleichung dieser Abschlagsrechnung sind die noch zur Verfügung stehenden HH-Mittel verbraucht, ein weiterer Ansatz in 2021 wird dennoch nicht benötigt. Durch den oben genannten Vorteilsausgleich durch die DB können die noch ausstehenden Baurechnungen sowohl für die Brücke als auch für den Straßenbau durch die Mehreinnahmen aus dem Vorteilsausgleich gedeckt werden. Da dieser bislang nicht kalkuliert werden konnte, wurden hierfür keine gesonderten Einnahme-Ansätze im HH veranschlagt.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

2.3 FÜ 22 Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf (2019/20/21)



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

Ausbau der OD Roßtal/Weikersdorf

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 wurde auf zwei Abschnitte aufgeteilt, 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 konnte. Der BA 2b wurde zuerst ausgebaut (Anfang 2020 abgeschlossen), der BA 2a ist derzeit im Bau.

Die Gesamtkosten für den BA 2b belaufen sich nach Submissionsergebnis auf 1.221.100 €. Die Maßnahme ist noch nicht schlussgerechnet.

Die Kosten für BA 2a ergeben sich wie folgt (Daten nach Submission)

Kosten Bauabschnitt 2a (derzeit im Bau)

Baukosten gem. Submissionsergebnis	797.253,24 €
Markierung + Sonstiges	5.000,00 €
Verwaltungskosten (10%)	79.725,32 €
Grunderwerb	80.000,00 €
Landschaftspflege	50.000,00 €
Gesamt	1.011.978,56 €

Auf Grund der dortigen Gewerbebetriebe musste der Abschnitt BA 2a nochmal unterteilt werden. Bis Mitte 2021 erfolgt die Realisierung bis zum Steinmetzbetrieb. Bis Mitte 2022 erfolgt die Realisierung bis zum Bahnhof (oben mit BA 3 bezeichnet). Kritisch für den BA 3 wird allerdings die Anbindung an den Bus werden, die aktuell verwendete Fläche der Buswendeschleife wird ab Mai 2021 nach derzeitigem Sachstand nicht mehr verfügbar sein.

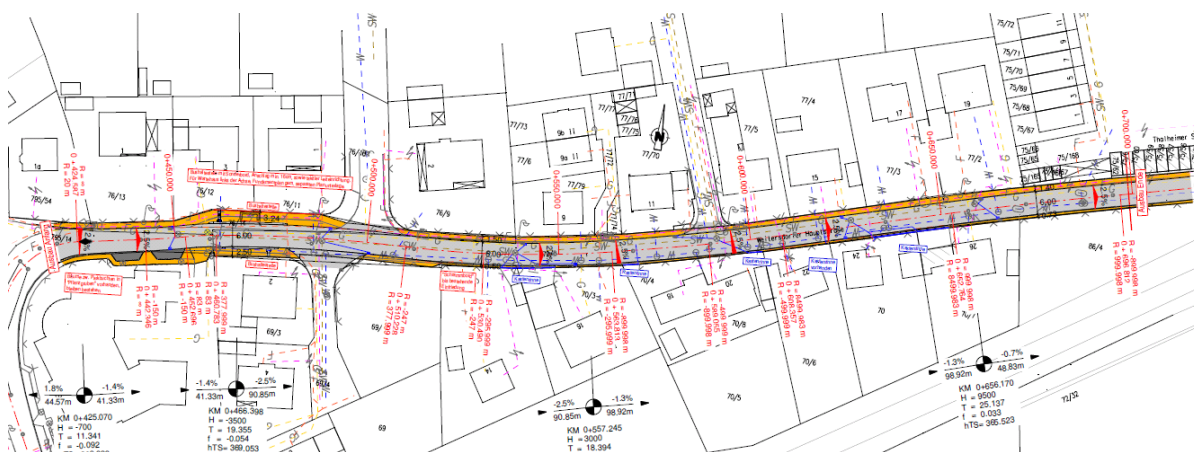


Abbildung: BA IIB, Seniorenheim-EÜ

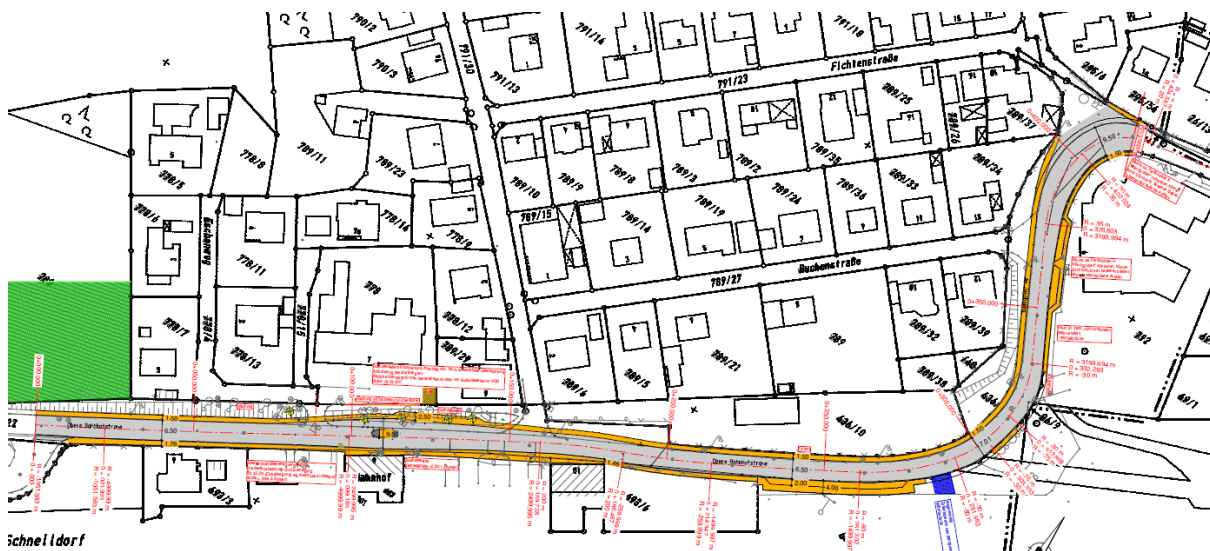


Abbildung: BA IIA und BA 3, Bahnhof-Seniorenheim, bzw. Steinmetz bis Bahnhof

Für den Ausbau des letzten Abschnitts (BA 3) der Ortsdurchfahrt werden u.a. auch Flächen der Deutschen Bahn benötigt. Diese konnten zwischenzeitlich durch entsprechende Gestattungsverträge verfügbar gemacht werden.

Kosten Bauabschnitt 3 (gem. Zuwendungsantrag)

Baukosten gem. Submissionsergebnis	809.000,00 €
Verwaltungskosten (10%)	80.900,00 €
Grunderwerb	25.000,00 €
Landschaftspflege	50.000,00 €
Gesamt	964.900,00 €

Die Gesamtkosten dieser Maßnahmen (BA 2a und BA 2b) liegen somit bei 2.233.100 €. Da der BA 2a nur noch einen Teil des ursprünglich geplanten Bauabschnitts umfasst, müssen zudem die Kosten für den neu hinzugekommenen BA 3 berücksichtigt werden, hierdurch erhöhen sich die Gesamtkosten auf 3.198.000 €. (vorher 2.849.400 €)

- Abschnitt OD Weitersdorf (Dorferneuerung- BA IV)

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, der allerdings voraussichtlich nicht auf der vollen Ausbaulänge realisierbar sein wird. Im Zuge der Dorferneuerung sollen u.a. Gehwege der Straße erneuert bzw. neu angelegt werden. Das ALE hat die Planungsleistungen an ein Ingenieurbüro vergeben. Die ersten Entwürfe wurden zwischenzeitlich zur Abstimmung vorgelegt und müssen überarbeitet werden.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.**
- 2. Die Mehrkosten für diese Maßnahme sind im HH 2021 aufzunehmen.**

2.5 FÜ 2 Radweg Seckendorf – Abzweig Biogasanlage (2019/2020)

Aufgrund früherer Diskussionen über diesen Geh- und Radweg wurde festgelegt, den Bauabschnitt II (Bauabschnitt I führt von der Schwadermühle bis Seckendorf) 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.

Die weitere Führung ab diesem „Abzweig Biogasanlage“ bis zu alten B8 und weiter nach Horbach hängt auch von Abstimmungs-gesprächen mit der Stadt Langenzenn ab. Hier gilt insbesondere zu klären, wie und wo die alte B8 zu

queren ist. Diese Festlegung ist entscheidend, wie der Radweg im Bereich der Biogasanlage (zugewandte oder abgewandte Seite) geführt werden kann (siehe auch Punkt 4.2).



Dieser Weg hätte bereits 2019 gebaut werden sollen, aufgrund der fortgeschrittenen Jahreszeit wurde der Baubeginn jedoch auf das Jahr 2020 verschoben. Nach Submission ergeben sich Gesamtkosten von 921.520 €. Mit dem Bau wurde im März 2020 begonnen. Die Verkehrsfreigabe fand im Juli 2020 statt. Die Restarbeiten werden noch bis Ende November 2020 dauern. Die Fortführung des Radweges in Richtung Langenzenn wird aktuell beplant.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

3 Deckenbaumaßnahme 2019, Ausführung in 2020

3.1 FÜ 15 Deckenbau Buttendorf – Ammerndorf

Das StBAN hat den Deckenbau für eine nicht realisierte innerörtliche Maßnahmen 2019 kurzfristig ins Bauprogramm aufgenommen. Der Abschnitt der Kreisstraße FÜ 15 zwischen Buttendorf und Ammerndorf ist mit Rissen durchzogen. Bevor Schäden in tieferen Schichten auftreten, sollte wieder eine geschlossene Decke hergestellt werden.

Nachdem sich erst kurzfristig herauskristallisiert hat, dass diese Deckenbaumaßnahme zusammen mit dem Radweg FÜ 15 Roßtal – Buttendorf gemeinsam durchgeführt werden soll, konnte die Ausschreibung hierfür erst im Herbst 2019 durchgeführt werden. Auf Grund der schlechten Witterung konnte die Maßnahme nun erst im Frühjahr 2020 umgesetzt werden.

Nach Submission wurden die Gesamtkosten (Straße und Radweg) auf 200.800 € fortgeschrieben. Nachdem im Deckenbaubudget (regelmäßig 225.000 €) noch Restmittel verfügbar waren, wurde in Abstimmung zwischen dem Landkreis und dem StBAN mittels eines Nachtrags die Ausbaulänge noch um ca. 10% verlängert. Ein Nachtrag bis zu 10% ist gemäß § 39, Abs. 2 Nr. 4 GeschO des Landkreises als laufende Angelegenheit ohne gesonderte Beschlussfassung der Gremien möglich.

Aufgrund der Einreichung des Nachtrags durch den Auftragnehmer wird der Kostenrahmen, nach überschlägiger Ermittlung durch das StBAN nunmehr um mehr als 10% überschritten (Schlussrechnung wurde durch AN mit 201.133,05 € Brutto eingereicht, der Kostenrahmen würde bei 113,007% der ursprünglichen Vergabesumme liegen). Diese Mehrungen waren nicht in vollem Umfang vorhersehbar.

Nach vorläufiger Prüfung der Schlussrechnung ist aber noch keineswegs sicher, dass die Überschreitung tatsächlich über 10 % hinausgeht. Die vorläufige Prüfung durch das StBAN ergab hier nur Mehrkosten von 9,4 %. Allerdings ist vorstellbar, dass der AN mit den Kürzungen der Schlussrechnung durch das StBAN nicht einverstanden ist und Einspruch zur Schlussrechnung einlegt, welcher auch geprüft werden muss. Zudem steht die Asphaltprüfung noch aus, so dass sich die gesamte Nachtragssumme auch noch über die 10%-Grenze verschieben kann. Urlaubsbedingt wird das abschließende Prüfungsergebnis aber nicht vor Ende September vorliegen.

Um den Erfordernissen der GeschO des Landkreises in jedem Fall zu genügen, ist über die Zulässigkeit der hier möglicherweise eintretenden Überschreitung des 10%-Rahmens von den Gremien zu beschließen. Nachdem die Höhe der Überschreitung noch nicht abschließend



feststeht, wird eine Beschlussfassung vorgeschlagen, die eine Überschreitung der Vergabesumme bis zu 15% abdeckt. Die erforderlichen Haushaltsmittel stehen aufgrund der ursprünglich deutlich höheren Kostenschätzung in vollem erforderlichen Umfang zur Verfügung.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.**
- 2. Der Vergabe eines Nachtrags zur Deckenbaumaßnahme an der FÜ 15 bis zu 15% der ursprünglichen Vergabesumme von 177.982,59 € wird zugestimmt.**

3.2 FÜ 6 Deckenbau 2020

Der Deckenbau für das Jahr 2020 umfasst folgende Teilleistungen:

- Deckenbau FÜ 6, AS Zirndorf an die Jahnstraße
- Deckenbau auf dem Radweg FÜ 17 – Veitsbronn nach Obermichelbach
- Deckenbau auf dem Radweg FÜ 8 – Veitsbronn nach Tuchenbach
- Deckenbau auf dem Radweg FÜ 7 – Veitsbronn nach Puschendorf



Der Auftrag wurde mit einem Submissionsergebnis von 116.250,51 € (Brutto) vergeben. Der Deckenbau auf der FÜ 6 war aufgrund der vorhandenen Spurrinnen notwendig. Die Sanierungsarbeiten auf den Radwegen hatten unterschiedliche Gründe, zum Teil mussten eine Erneuerung des Radwegrandes durchgeführt und Risse saniert werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2021 – 2024

1 Neu- und Ausbau Straßen (zuwendungsfähig)

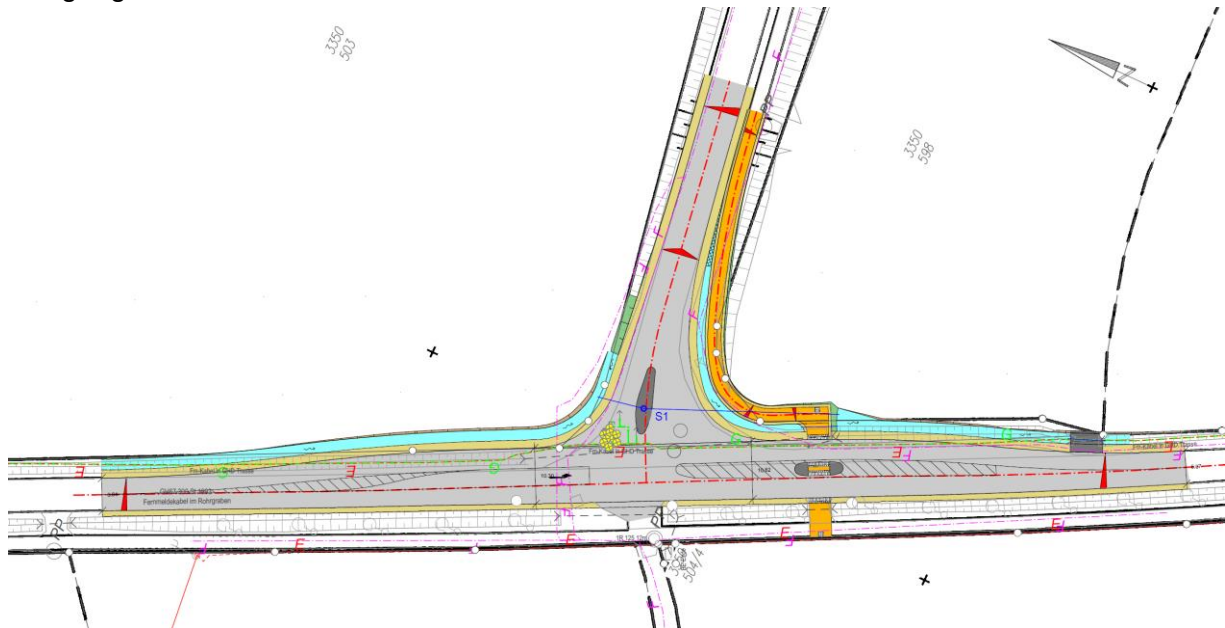
1.1 FÜ 19 Wachendorf – Banderbach, Umbau der Einmündung Weiherhof (2021)

Die Maßnahme war bereits früher im Bauprogramm enthalten und 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 Unfallauffälligkeit. Am Knotenpunkt kam es in den letzten Jahren immer wieder zu Unfällen.

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

Die vorgesehene Maßnahme wird einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bringen. Einerseits wird durch den Neubau einer Linksabbiegespur das Abbiegen nach Weiherhof erleichtert (insbesondere wird der nachkommende Verkehr kaum ausgebremst), zum anderen wird durch den Bau einer Mittelinsel das Queren der Kreisstraße für Fußgänger und Radfahrer erleichtert und sicherer.



Die Kostenschätzung wurde zuletzt auf den Stand 2020 fortgeschrieben. Dabei wurden auf die aktuellen Entwicklungen im Baugeschehen, wie höhere Ansätze für die Kosten der Baustelleneinrichtung (bis zu 20% statt 5-10 %) und auf die allgemeine Erhöhung der Stoffkosten (Baukostenindex rund +20% innerhalb von fünf Jahren) Rücksicht genommen.

Aktuelle Kosten:

Baukosten	684.000 €
Landschaftspflege	10.000 €
Vermessung	8.000 €
Verwaltungskosten	68.400 €
Grunderwerb	12.000 €

Gesamtkosten	782.400 €
Davon zuwendungsfähige Kosten	668.000 €

Eine Knotenpunktszählung hat ergeben, dass die Stadt Zirndorf bei diesem Kreuzungsumbau kostenbeteiligt ist. Die Stadt hat eine Beteiligung an der Maßnahme bereits beschlossen, allerdings auf Grundlage einer früheren, deutlich günstigeren Kostenschätzung (Gesamtkosten 499.000 €).

Eine Vereinbarung wurde bereits erstellt und der Stadt zugesandt. Die Vereinbarung wurde wegen bestehender Bedenken jedoch von Seiten der Stadt noch nicht unterschrieben. Die Kostenbeteiligung der Stadt Zirndorf wird in etwa ein Drittel betragen. Die Durchführung dieser Maßnahme kann ohne diese Vereinbarung nicht erfolgen.

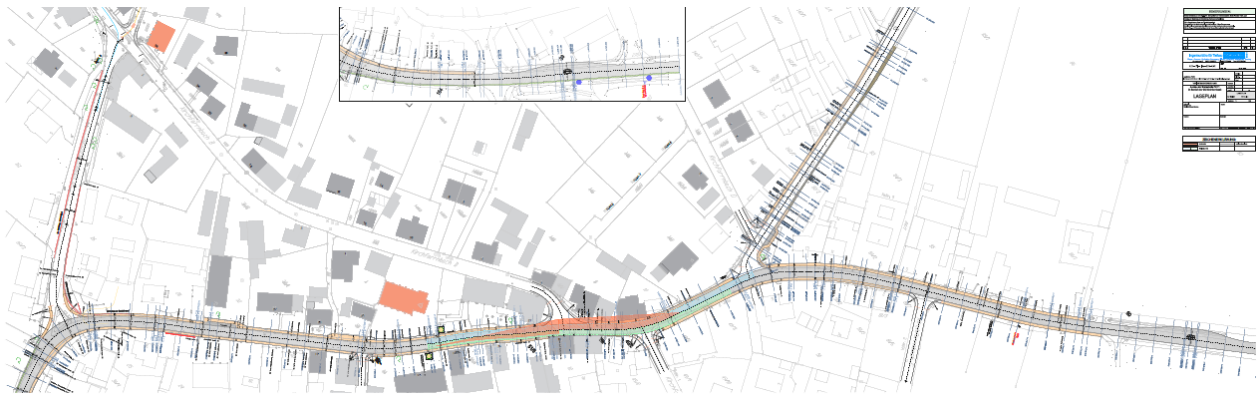
Der Grunderwerb für diese Maßnahme hat sich in der Vergangenheit als sehr schwierig erwiesen, da die betroffenen Grundstückseigentümer bislang nicht von der Notwendigkeit dieser Maßnahme überzeugt werden konnten. Nachdem ein erheblicher Teil des Grunderwerbs für Entwässerungseinrichtungen anfällt, wurde zwischenzeitlich diese Planung überarbeitet, so dass dieser Flächenbedarf etwas reduziert werden konnte. Mit dieser überarbeiteten Planung soll nun erneut auf die Eigentümer zugegangen werden. Noch in 2020 soll ein Ortstermin mit allen Beteiligten durchgeführt werden.

Ungeachtet der vorstehenden Unklarheiten soll der Zuwendungsantrag fristgemäß wieder eingereicht werden, um einen Bau grundsätzlich in 2021 zu ermöglichen.

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Die Maßnahme soll weiter für das Jahr 2021 vorgesehen werden, sofern die Grunderwerbsverhandlungen positiv verlaufen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Stadt Zirndorf erneut nachzufragen, ob diese nach wie vor bereit ist, diese Maßnahme mitzutragen und die Vereinbarung zu unterzeichnen.**

1.2 FÜ 11 Ausbau der südlichen OD Kirchfarnbach (2021)



Aufgrund des vorhandenen Schädigungsgrades des Fahrbahnbelags und der zu erwartenden unzureichenden Oberbaustärke im Bestand ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt im Vollausbau sinnvoll.

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 mit einer Fahrbahnbreite von mind. 6 m ausgebaut werden. Dieser Ansatz bedeutet jedoch einen nicht unerheblichen Eingriff in die angrenzenden Grundstücke. Bislang haben mehrere Abstimmungsgespräche mit der Marktgemeinde und den Anwohner stattgefunden. Ebenso hat es eine Bürgerversammlung und eine Information im Gemeinderat gegeben. Grundsätzlich wurde hier eine Zustimmung zu der Maßnahme gegeben, jedoch musste noch bei der Fahrbahnbreite sowie bei der Lage der Gehwege nachjustiert werden.



Eine vom Markt gewünschte Mittelinsel am östlichen Ortseingang ist auch von diesem zu finanzieren. Eine Querungsinsel in Ortsmitte ist aus Platzgründen nicht möglich und auch von Seiten der Gemeinde nicht gewünscht.

Nachdem der Abstimmungsbedarf doch erheblich war, wurde der Ausbau der OD mit letztjähriger Fortschreibung bereits auf das Jahr 2021 verschoben. Der Zuwendungsantrag für die Maßnahme wird zum 01.09.2020 bei der Regierung eingereicht. Der Bau wurde in zwei Bauabschnitte geteilt, da ein Durchbau innerhalb einer Bausaison nicht möglich ist. Für den Bauabschnitt 1 ist der Grunderwerb größtenteils gesichert. Problematisch ist der Grunderwerb im Bauabschnitt 2, da hier gerade an einer Engstelle ein Eigentümer überhaupt nicht verkaufsbereit ist. Hier wird der Bau wohl frühestens 2022 möglich sein.

Im ursprünglichen Konzept war vorgesehen, neben der eigentlichen FÜ 11 (Kirchfarnbach A) auch den Verbindungsast zur FÜ 9 (Kirchfarnbach G) sowie einen Abschnitt der FÜ 18 (Kirchfarnbach C) auszubauen. Nachdem der finanzielle Aufwand in der Straße Kirchfarnbach G

aufgrund der für die Anlage eines Gehweges erforderlichen Stützkonstruktionen allerdings extrem hoch war, hat der hier kostenbeteiligte Markt den Beschluss gefasst, diesen Abschnitt bis auf Weiteres zurückzustellen. Der Ausbaubereich umfasst somit im BA 1 nur die Straße Kirchfarrnbach A und im BA 2 die Straßen Kirchfarrnbach A und C.

Im Investitionsprogramm des Landkreises waren bisher für diese Maßnahme 1,2 Mio. € (200.000 € bisher, 1 Mio. € in 2021) veranschlagt. Für den Zuwendungsantrag wurden die Kosten für dieses Projekt entsprechend fortgeschrieben, die Gesamtkosten (bereits verkleinerte Maßnahme) belaufen sich auf derzeit geschätzt:

<u>Kosten gem. Zuwendungsantrag:</u>	<u>Landkreis:</u>	<u>Markt:</u>
Baukosten Straße netto	1.557.335,94 €	
Baukosten Entwässerung netto	83.609,50 €	
Baukosten Gehweg netto		637.855,37 €
Baukosten Kanal netto		30.818,75 €

Summe netto	1.640.945,44 €	668.674,12 €
zzgl. 19 % MwSt.	311.779,63 €	127.048,08 €
Baukosten brutto	1.952.725,07 €	795.722,20 €
 Baukosten brutto gesamt		 2.748.447,28 €
 zzgl. 10 % / 5 % Baunebenkosten	 195.272,51 €	 39.786,11 €
Gesamtbaukosten		2.983.505,89 €
 Sonstige zwf. Kosten:		
Ablösekosten Kanal rd. 100 m*199,- €/lfm.	19.900,00 €	
Landschaftspflege	4.500,00 €	
Baugrunduntersuchung	5.000,00 €	
Grundvermessung	15.000,00 €	
Kampfmitteluntersuchung	2.950,00 €	
Grunderwerb	30.882,50 €	
Entschädigungen	25.000,00 €	
Summe sonstige zwf. Kosten		103.232,50 €
 Gesamtkosten		 3.086.738,39 €

Vorschlag der Verwaltung:

- 1. Der Zuwendungsantrag soll zum 01.09.2020 eingereicht werden. Die Maßnahme wird 2021 / 2022 realisiert.**
- 2. Die zusätzlich erforderlichen HH-Mittel sind in die Haushalte 2021ff aufzunehmen.**

1.3 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn (2024ff)



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. Ebenfalls werden aktuell Planungen durchgeführt, Langenzenn für Starkregenereignisse zu rüsten. Unter dem Denkmalplatz ist aktuell ein Regenrückhaltebecken geplant. In der Unteren Ringstraße wird ein neuer Kanal geplant.

Die Maßnahme ist auch im Zusammenhang mit dem Neubau des Kreisverkehrs an der Nürnberger Straße zu sehen. Nachdem hier keine weitere „Ausfallstraße“ gesperrt werden sollte, können diese Maßnahmen nicht parallel realisiert werden. Aus diesem Grund ist angedacht, die Maßnahme als Gemeinschaftsmaßnahme durchzuführen. Trotz mehrfacher Aufforderung hat die Stadt dem StBAN aber bislang keine Planunterlagen für den von ihr geplanten Maßnahmenteil zukommen lassen. Ohne diese Unterlagen kann das StBAN nicht in die eigenen Planungen einsteigen.

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

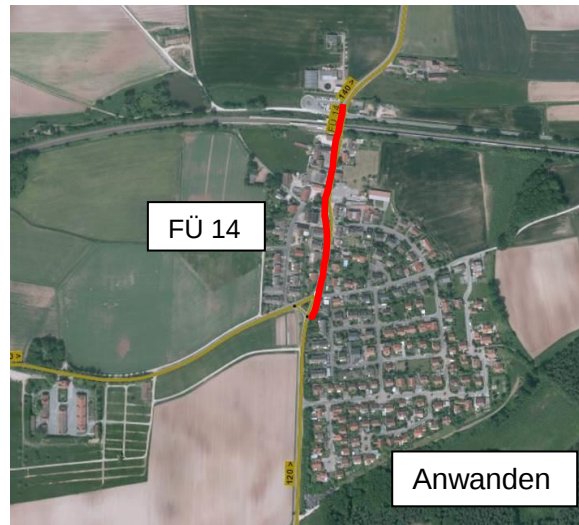
Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, den Vollausbau der Unteren Ringstraße grundsätzlich für das Jahr 2024ff vorzusehen und mit der Stadt Langenzenn, insbesondere wegen der möglichen Kanalbaumaßnahmen, abzustimmen. Hierzu ist eine Planungs- und Durchführungsvereinbarung mit der Stadt Langenzenn vorzubereiten.

1.4 FÜ 14 Ausbau Ortsdurchfahrt Anwanden (2023)

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 unzureichenden Oberbaustärke im Bestand, ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt im Vollausbau wahrscheinlich.

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 4.641 Kfz/24h).



Am 27.02.2019 hat eine Bürgerversammlung stattgefunden, bei der grundsätzliche Möglichkeiten bei einem Ausbau der Ortsdurchfahrt vorgestellt wurden. Hierbei haben auch die Anwohner von Anwanden ihre Vorstellungen mit eingebracht. Das StBA hat daraufhin einige Varianten für den OD Ausbau erstellt. Diese erfordern jedoch in zum Teil erheblichem Umfang Grunderwerb.



Ursprünglich war für das Frühjahr 2020 bereits eine Bürgerversammlung vorgesehen. Pandemiebedingt konnten aber nur vereinzelt Vorgespräche mit den besonders betroffenen Grundstückseigentümern geführt werden. Im November 2020 sollen die Pläne der Öffentlichkeit vorgestellt werden, sofern sich dies pandemiebedingt durchführen lässt. Ansonsten muss diese auf das Frühjahr 2021 verschoben werden.

Vorschlag der Verwaltung:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Planungen und Abstimmungen zum OD Ausbau vorzunehmen.
2. Die Maßnahme soll für 2023 vorgesehen werden.

1.5 FÜ 14 Ausbau nördlich Anwanden (2022)

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 4.3 „FÜ 14 G+R Anwanden-Lind“ umgesetzt werden. Nachdem diese Maßnahme wegen der erforderlichen Sperrungen nicht zeitgleich mit der OD Anwanden (2023) durchgeführt werden kann, kann diese nur früher (2022) oder erst nach der OD selbst durchgeführt werden (bisher 2021).

Vorschlag der Verwaltung:

1. Das Straßenbauprojekt soll im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme 2022 verwirklicht werden.
2. Das StBA prüft die gemeinsame Ausführung der Maßnahme zusammen mit dem unter Punkt 4.3 genannten Radweg zwischen Anwanden und Lind.

1.6 FÜ 20 Ausbau Ortsdurchfahrt Fernabrünst (2022)

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 unzureichenden 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.

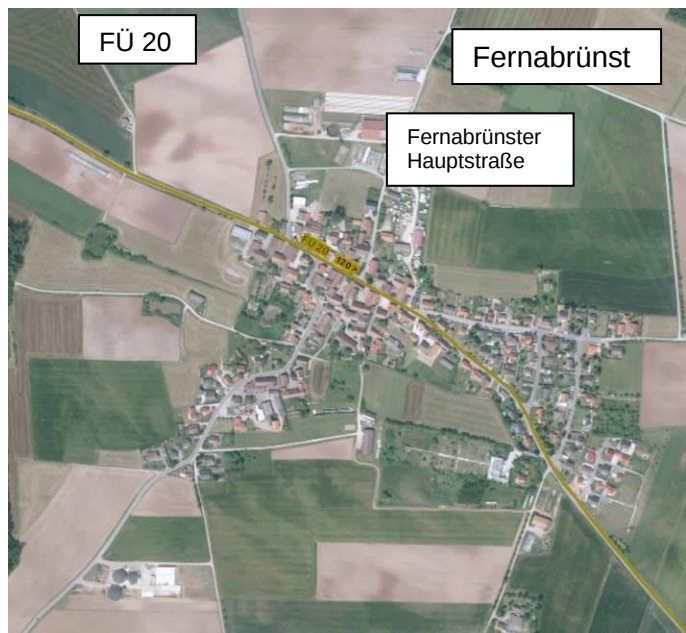
Das Staatliche Bauamt sieht eine Bürgerbeteiligung im Ortsteil Fernabrünst vor, um die Wünsche und Vorstellungen der Anwohner zu ermitteln. Diese sollen, soweit diese richtliniengemäß berücksichtigt werden können, in die Planung mit einfließen.

Die Bürgerbeteiligung musste wegen der Pandemie verschoben werden und ist jetzt im Herbst 2020 geplant. Die Pläne haben eine Reife erreicht, so dass ein Bau ab 2022 realistisch ist.

Eine erste Grobkostenschätzung (Kilometersatz wie bei der aktuellen Baumaßnahme in der OD Roßtal zzgl. 20% Sicherheitszuschlag) hat hier Gesamtkosten von 2.736.000 € ergeben (reine Baukosten, ohne Grunderwerb, Verwaltungskosten, o.ä.). Die Gemeinde wäre zu ca. 1/3 an den Kosten beteiligt (Gehwegeanteil).

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll 2022 realisiert werden.



1.7 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 geht auf einen Wunsch der Gemeinde zurück.

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 auf der anderen Seite vorteilhaft, wenn die unübersichtliche Einmündungssituation der Nürnberger Str. (FÜ 8) 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 die 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 bereits zugesagt, 50% der Kosten sowie den Grunderwerb zu übernehmen. Vor diesem Hintergrund ist die Durchführung dieser Baumaßnahme im Jahr 2022 vorgesehen. Im Jahr 2021 wird der notwendige Grunderwerb durch die Gemeinde Veitsbronn durchgeführt.



Eine erste Grobkostenschätzung (Kostenpauschale zzgl. 20% Sicherheitsaufschlag hat hier Gesamtkosten von ca. 1.080.000 € ergeben (reine Baukosten, ohne Grunderwerb, Verwaltungskosten, o.ä.).

Vorschlag der Verwaltung:

Die Maßnahme soll im Jahr 2022 realisiert werden.

1.8 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf (2024)

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes (insbesondere am östlichen Ortseingang) wurde diese Maßnahme im vergangenen Jahr neu in das Bauprogramm, vorerst für das Jahr 2021 aufgenommen. Genauere Voruntersuchungen, die für eine grobe Kostenschätzung erforderlich wären, wurden 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.

Nachdem hier noch keinerlei Vorarbeiten durchgeführt werden konnten und eine Bürgerbeteiligung angedacht ist, ist eine Realisierung vor 2024 unrealistisch.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Grundlagenermittlung den erforderlichen Ausbauumfang festzulegen. Der Ausbau wird in 2024 angestrebt.

1.9 FÜ 7 Ausbau Ortsdurchfahrt Veitsbronn (2025)

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes zwischen der Unfallhäufungsstelle Siegelsdorfer Kreuzung und dem Kreisverkehr war die Maßnahme im Deckenbauprogramm enthalten. 2019 trat die Gemeinde Veitsbronn an das Staatliche Bauamt heran mit dem Wunsch, die Gehwege im Zuge einer Gemeinschaftsmaßnahme mitzumachen. Daraufhin wurde die Maßnahme aus dem Deckenbauprogramm gestrichen.

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

Nachdem hier noch keinerlei Vorarbeiten durchgeführt werden konnten und eine Bürgerbeteiligung angedacht ist, ist eine Realisierung vor 2025 unrealistisch.

An der Siegelsdorfer Kreuzung (FÜ 8 – FÜ 17) ist eine Unfallhäufung festzustellen. Im Zeitraum 2015 – 2017 haben sich dort auffällig viele Abbiegeunfälle ereignet. Der Vorschlag der zuständigen Unfallkommission ist, die bestehende Lichtsignalanlage umzubauen und die Linksabbiegeströme gesichert zu signalisieren. Die Machbarkeit ist allerdings abhängig von der Überprüfung der Leistungsfähigkeit und der Randbedingungen.

Die Planungen für den Ausbau der FÜ 7 sind auf Grund der örtlichen Nähe mit den Planungsaktivitäten zur Unfallhäufungsstelle Siegelsdorfer Kreuzung abzustimmen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen einer Grundlagenermittlung den erforderlichen Ausbauumfang festzulegen, mit den Planungen zu beginnen und den Ausbau in 2025 vorzusehen.

2 Bau durch SM Ammerndorf (nicht zuwendungsfähig)

2.1 Meistereimaßnahme 2020 – FÜ 19 Änderung der Radwegführung Einmündung Bronnamberg

Die Maßnahme wurde durchgeführt, um eine bevorrechtigte Querung der Einmündung und damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer zu ermöglichen. In der ursprünglichen Planung war aber auch vorgesehen, dass eine sichere Querungsmöglichkeit auch für Fußgänger bestehen bleiben muss, bzw. geschaffen werden soll, weswegen hier eine getrennte Führung vorgesehen und mit dem Landkreis abgestimmt war. Das StBAN hat diese Planung jedoch kurzfristig geändert und die alte Querungsfurt komplett zurückgebaut, ohne dies mit dem Landkreis abzustimmen. Die abweichende Bauausführung wurde vom Landkreis unmittelbar nach Fertigstellung moniert und Nachbesserung verlangt. Mit ähnlicher Intention haben den Landkreis im Nachgang auch zahlreiche Bürgeranfragen erreicht, auch die Kreistagsfraktion Bündnis90/ Die Grünen hat mit Antrag vom 18.08.2020 eine Prüfung der Situation im Bauausschuss des Landkreises beantragt.

Zwischenzeitlich wurden zwischen den Behörden in enger Abstimmung mit der Polizei und der Stadt Zirndorf mögliche Verbesserungsoptionen diskutiert und gegeneinander abgewogen. Die Sicherheitsbedenken gegenüber einer getrennten Führung von Fußgängern und Radfahrern wiegen allerdings so schwer, dass diese Lösung von keinem der Beteiligten empfohlen wird. Die Radfahrer an der Einmündung wären hier vorfahrtsberechtigt, die Fußgänger hingegen wartepflichtig. Insbesondere die Polizei hatte hier erhebliche Bedenken, dass abbiegende Kfz-Fahrer sowie querende Fußgänger diese Situation nur sehr schwer einschätzen könnten und hierdurch ein erhebliches Unfallrisiko entstehen könnte. Eine nachträgliche bauliche Lösung mittels einer zusätzlichen Fußgängerfurt wurde daher nicht befürwortet.

Querstraßenbegleitende Rotfurten finden sich relativ häufig innerorts (z.B. in der Rothenburger Str. in Oberasbach / Zirndorf) sowie auch außerorts (z.B. mehrere Einmündungen zwischen Cadolzburg Schwadermühle und Seckendorf). Diese werden dort auch von den Fußgängern regelmäßig mitbenutzt. Bei der Rotfurt an dieser Einmündung liegt die zu querende Distanz jedoch bei über 30 m, was das empfundene Sicherheitsgefühl deutlich reduziert. Nach Dafürhalten der Polizei sowie der Verkehrsbehörde müsste eine gesicherte Querung aber dennoch möglich sein, insbesondere da an der dortigen Mittelinsel in der Einmündung de facto in deren „Schatten“ ein Zwischenhalt möglich ist, auch wenn eine entsprechende bauliche Vorkehrung dort nicht vorhanden ist. Die Empfehlung der Fachbehörden lautet daher erstmal, die dortige Rotfurt zur Verdeutlichung der Mitbenutzbarkeit durch Fußgänger mit Bodenmarkierungen mit dem Vz 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) zu versehen sowie auf Höhe der Mittelinsel eine Blockmarkierung auf der Fahrbahn anzubringen, die dem Kfz-Führer die besondere Situation nochmals verdeutlicht.

Nachdem von Seiten des Landkreises immer eine Führung der Fußgänger über die Insel gewünscht war (ggf. auch gemeinsam mit den Radfahrern) und die markierungstechnische Lösung gewisse Zweifel bezüglich der subjektiven Querungssicherheit für die Fußgänger hervorruft, wird von Seiten des staatlichen Bauamts eine bauliche Lösung (barrierefrei) weiterverfolgt. Dies wird erneut mit den Beteiligten (Verkehrsbehörde, Polizei, Stadt Zirndorf als Grundstückseigentümer/Baulastträger der Verbindungsstraße) abgestimmt werden und bei Einigung realisiert.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt Kenntnis.

2.2 Meistereimaßnahme 2021 – Umbau der FÜ 18 -Stelzenbachstraße in Wilhermsdorf

Die Stelzenbachstraße (FÜ 18) in Wilhermsdorf ist eine Kreisstraße mit hoher Verkehrsbedeutung. Sie bindet das Zentrum von Wilhermsdorf an die St 2252 an und dient dem überörtlichen Verkehr im nördlichen Landkreis Fürth. Im Bereich der Stelzenbachstraße besitzt die Kreisstraße nicht die erforderliche Breite für den Begegnungsfall LKW/PKW. Dies ist jedoch für viele Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich, da die Verengung trichterförmig zuläuft (siehe Bild). Im Begegnungsfall wird in der Regel auf den straßenbegleitenden Gehweg ausgewichen, der bereits erhebliche Schäden aufweist. Ebenfalls entspricht der Sachverhalt nicht einer sicheren Abwicklung der innerörtlichen Verkehrsströme im Zuge der FÜ18. Aus diesem Grund soll im Rahmen der Meistereimaßnahme 2021 eine bauliche Engstelle hergestellt werden, welche die Mängel der schlechten Erkennbarkeit beseitigt.

Die Kosten der Maßnahme werden durch die SM Ammerndorf überschlägig mit ca. 55.000 € beziffert.



Vorschlag der Verwaltung:

Die Meistereimaßnahme Umbau der FÜ 18 -Stelzenbachstraße in Wilhermsdorf soll im Jahr 2021 durchgeführt werden.

3 Brückenerhaltungsmaßnahmen (nicht zuwendungsfähig)

3.1 Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2021

Die Brücken im Landkreis Fürth weisen einen guten Zustand auf.

Über die weiteren Brückenerhaltungsmaßnahmen ab 2021 soll im Detail erst entschieden werden, wenn die regelmäßig durchzuführenden Bauwerksprüfungen entsprechenden Handlungsbedarf aufzeigen. Die aktuellen Ergebnisse hierzu liegen erst im Herbst 2020 vor. Potentielle Maßnahmen sind:

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

Da die Mindertragfähigkeit bisher nicht zu Problemen geführt hat und das Bauwerk grundsätzlich noch einen guten Zustand hat, wird die Entscheidung über eine Sanierung von der nächsten Brückenprüfung in 3 Jahren abhängig gemacht.

Vorschlag der Verwaltung:

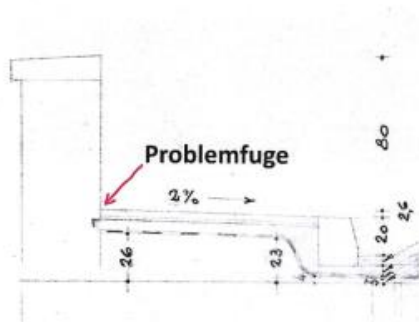
Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.

3.2 FÜ 11 Zennbrücke Langenzenn (2021)

Bei der Zennbrücke handelt es sich um eine Gewölbebrücke mit Sandsteinbrüstungen aus dem Jahre 1953. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,5 m mit beidseitigem 1,30 m breitem Gehweg. Über die undichte „Problemfuge“ tritt laufend Feuchtigkeit in den konstruktiven Teil des Bauwerkes ein. Eine Sanierung 2021 ist somit technisch notwendig und sinnvoll. Die bisherige Kostenschätzung belief sich auf 350.000 €. Das Sanierungskonzept des staatlichen Bauamtes hat zwei Varianten betrachtet.

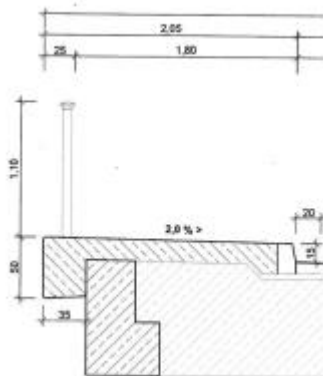
Variante 1: Beibehaltung der Sandsteinbrüstung:

VARIANTE 1:



Variante 2: Abriss Sandsteinbrüstung, Verbreiterung Gehweg auf dem Bauwerk

VARIANTE 2:

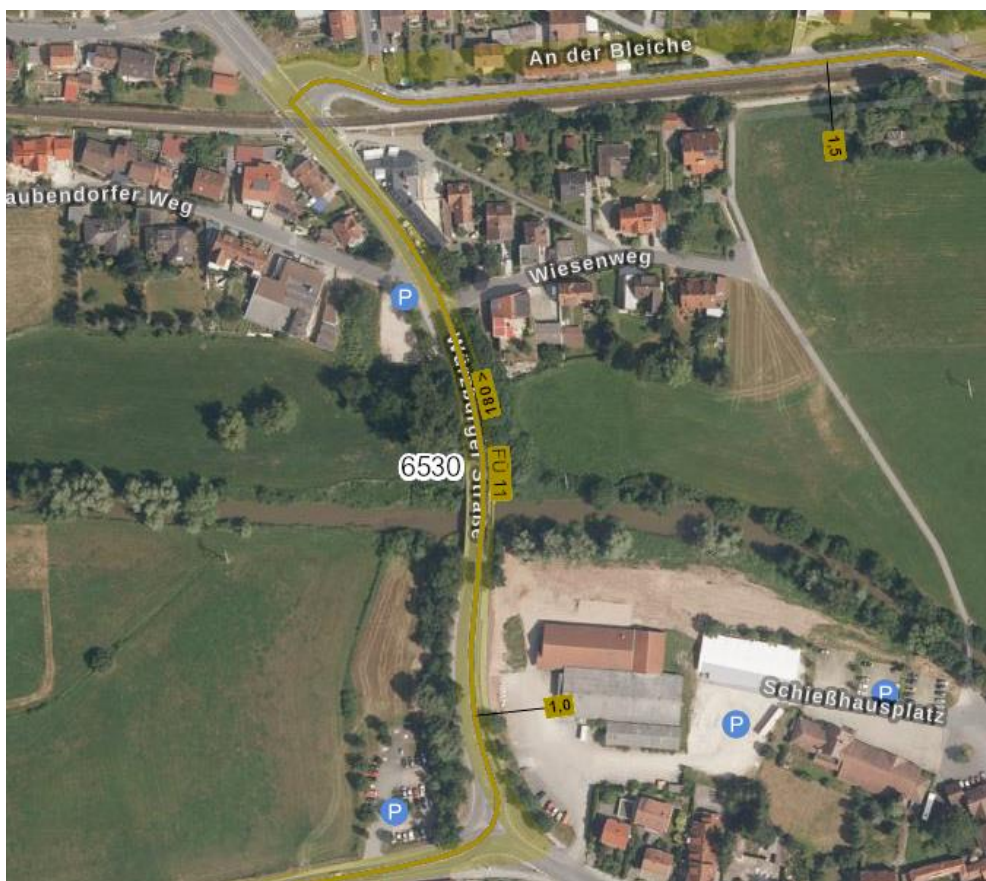


Der Fahrbahnbelag und der Gehweg der Brücke werden erneuert. Die Sandsteinbrüstung wird abgerissen. Es kann eine Kappe mit Geländer aufgebracht werden.

Die Variante 2 stellt die Vorzugsvariante dar, da der Gehweg auf 1,8 m verbreitert werden kann und somit ein kombinierter Geh- und Radweg möglich wird. Ebenfalls kann das Geländer zur Absturzsicherung normgerecht mit 1,10 m hergestellt werden.

Die neuen Kappen besitzen keine „Problemfuge“ mehr und schützen den konstruktiven Unterbau der Brücke dauerhaft.

Die Kosten der Maßnahme betragen 600.000 €.





Im BA wurde die Frage gestellt, ob die Brückenkappe auf eine Breite von 2,50 m vergrößert werden kann, was das StBAN klar bejaht hat. Hierdurch wäre zumindest auf der Brücke auch die Ausweisung als kombinierter Geh- und Radweg möglich. Vor und nach der Brücke obliegt die Weiterführung als Geh- und Radweg der Stadt Langenzenn, derzeit ist dieser Ausbaustandard dort noch nicht vorhanden. Um für die Zukunft gewappnet zu sein hat sich der BA aber klar dafür ausgesprochen, die Kappe entsprechend breiter (2,50 m Wegebreite) zu errichten. Die Mehrkosten hierfür hat das StBAN auf ca. 1.000 €/m² geschätzt. Die verbreiterte Bauausführung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Variante 2 soll mit einem Kostenvolumen von 600.000 € im Jahr 2021 realisiert werden.

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

4.1 FÜ 14 Geh- und Radweg Großweismannsdorf - Anwenden (2021/22)

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 (Anwenden-Sickersdorf) im Jahr 2017 und der BA II (Sickersdorf-Großweismannsdorf) 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.

Leider konnte der Grunderwerb bislang noch nicht vollständig umgesetzt werden, daher verschob sich der Baubeginn mehrmals. Für den Bauabschnitt I steht noch ein Eigentümer aus, die Grunderwerbsverhandlungen für den BA II laufen aktuell. Die Zuwendungsanträge wurden jedes Jahr fristgerecht verlängert. Für beide Bauabschnitte konnte der Grunderwerb bis 2020 nicht finalisiert werden, da gewünschtes Tauschland bisher nicht zur Verfügung gestellt werden konnte.

Für den BA 1 prüft das StBAN, ob eine Reduktion des Ausbaustandards das Grunderwerbsproblem lösen kann. Dies ist für 2020 vorgesehen. Der Bau ist für 2021 vorgesehen.

Für den BA 2 sind die Preisvorstellungen von 4 bis 6 Eigentümern derart hoch, dass sich die Verhandlungen sehr schwierig gestalten. Sollte hier ein Erfolg 2021 erzielt werden, kann der Bau 2022 erfolgen.

Die Kosten für den BA I auf Grundlage der neuesten Kostensätze hat daher ergeben: (wie Vorjahr)

Kostenberechnung für BA 1 (2020):

Baukosten	733.000 €
Vermessung	15.000 €
Landschaftspf. Begleitung	15.000 €
Grunderwerb	65.000 €
Verwaltungskosten	73.000 €
Gesamtkosten	901.000 €
davon zuwendungsfähig	765.000 €

Für den BA II werden folgende Kosten angenommen: (wie Vorjahr)

Baukosten	1.033.000 €
Vermessung	17.000 €
Landschaftspfl. Begleitung	10.000 €
Grunderwerb	69.000 €
Verwaltungskosten	103.300 €
Gesamtkosten	1.232.300 €
davon zuwendungsfähig	1.057.000 €

Vorschlag der Verwaltung:

Der Bauabschnitt I soll im Jahr 2021, der Bauabschnitt II im Jahr 2022 realisiert werden, sofern der notwendige Grunderwerb realisiert werden kann.

4.2 FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2025)



Für die weitere Fortführung wurden in der Voruntersuchung zwei Varianten überprüft (Führung Radweg auf Seite der Biogasanlage und auf der anderen Seite). Der Landkreis hat 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 StBAN hat daraufhin 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 StBAN 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 an Rampe + Kosten GRW nach Horbach: **1.175.000,00 €**

Bei folgender Aufteilung:

Geh- und Radweg an Rampe (Zuschussantrag) - 875.000,00 €

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

b) Ende Radweg südl. B8 Rampe (mit Wellstahlrohr) und Asphaltierung öFW: **1.630.000,00 €**

Bei folgender Aufteilung:

Geh- und Radweg (mit Wellstahlrohr) – 1.540.000,00 €

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

Bei Variante b) 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 b) wäre somit:

- Kreuzungsmaßnahme 1.540.000 €, sprich Radweg von Abzweig Biogasanlage bis zur alten B8 mit Wellstahlrohr (aufzuteilen gemäß Fahrbahnbreiten auf Bund, Landkreis und Stadt Langenzenn)
- Asphaltierung öFW 90.000 € (Stadt Langenzenn)

Nachdem die Bundesstraße hier mit der vollen (4-spurigen) Fahrbahnbreite einzurechnen ist, trägt der Bundes mit >50% hier den größten Anteil am Tunnelbauwerk.

Die Vorzugsvariante des Landkreises ist hier eindeutig die Lösung mit Wellstahl tunnel und Weiterführung südlich der alten B8 auf dem bestehenden Feldweg. 2021 wird das StBAN mit allen Beteiligten eine Planungsvereinbarung erstellen und mit den Planungen beginnen. Der Grunderwerb soll parallel ab 2021 erfolgen. Der Bau ist ab 2025 vorgesehen.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die notwendigen Vereinbarungen für Planung und Bau des Radweges zu erstellen zu schließen. Die Maßnahme ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr (2022)

Seit der Fortschreibung des Bauprogramms 2017 ff befindet sich diese Radwegverbindung im Bauprogramm und war zuletzt für 2021 vorgesehen. Sie 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 StBAN 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. Zwischenzeitlich liegen die Pläne für den G+R vor. Mit der Erstellung der Grunderwerbspläne hat sich allerdings gezeigt, dass die Lage der dortigen Kreisstraße zum Teil erheblich von den katastermäßigen Grenzen abweicht, so dass im Zuge dieses Radwegebaus auch auf der anderen Straßenseite hoher Bereinigungsbedarf vorhanden ist. Nach Aktenlage wurde die Kreisstraße um das Jahr 1970 hier ausgebaut, ohne dass eine Vermessung erfolgte, bzw. entsprechende Kaufverträge abgeschlossen wurden.

Die Planungen für den Geh- und Radweg haben in jüngster Vergangenheit erhöhte Dringlichkeit erhalten, da die N-Ergie die Verlegung einer Gasdruckleitung von Buchschwabach noch Rohr (Gewerbegebiet) geplant hat und dies größtenteils auf der gleichen Trasse zur Ausführung kommen sollte. Hierdurch hätte auch der Grunderwerb komplett durch die N-Ergie, bzw. durch den von der Gasleitung hauptsächlich profitierenden Investor aus dem dortigen Gewerbegebiet erfolgen können, was die Baumaßnahme natürlich deutlich beschleunigt hätte

Nachdem dem dortigen Investor die Gesamtkosten für diesen Gasanschluss jedoch nach letzter Kostenberechnung nicht mehr darstellbar erschienen, hat dieser nunmehr kurzfristig von seinem Vorhaben Abstand genommen. Damit bis zum Winter die Grundlagen geklärt werden können, wurde am 09.09.2020 eine Anliegerinformationsveranstaltung abgehalten.

Aus dieser hat sich noch die Notwendigkeit weiterer Detailprüfungen, sowie stellenweise Umplanungsbedarf ergeben, der bis zum Jahresende abgearbeitet werden soll. Beide Gebietskörperschaften beabsichtigen jedoch weiterhin das Projekt soweit voranzutreiben, dass der Bau dieses interkommunalen Weges im Jahr 2022 durchgeführt werden kann.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis. Der Radweg soll 2022 gebaut werden.

4.3 FÜ 14 G+R Anwenden-Lind (2022)

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

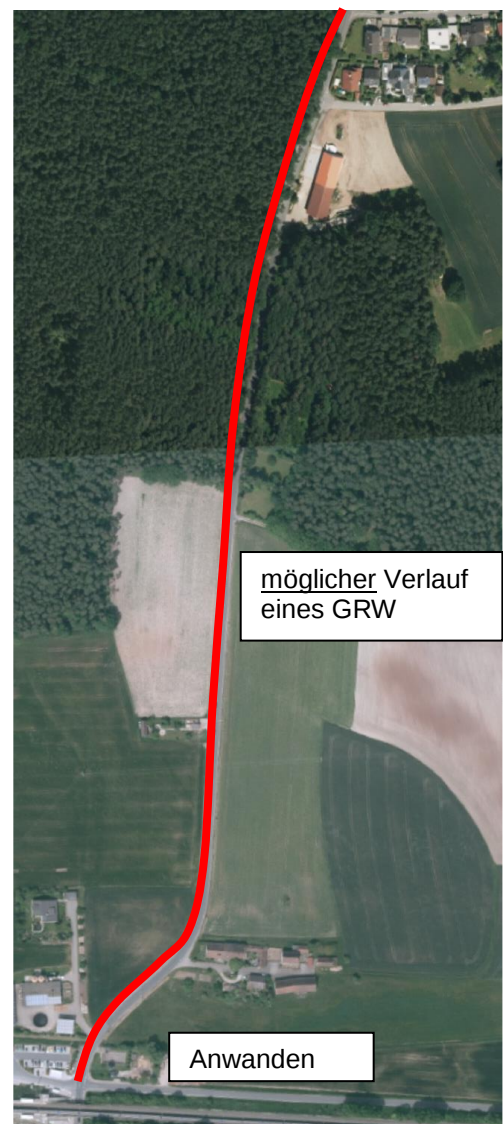
Der Streckenabschnitt hat eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung (4.641 Kfz/24h) und dient auch dem Anschluss von Lind an den S-Bahn Haltepunkt Anwenden.

Zur Ausgestaltung des neuen Radweges hat das Staatliche Bauamt drei Varianten untersucht:

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

(ohne Verwaltungskosten)

Bei den Kosten ist noch keine Querunginsel berücksichtigt. Diese würde am Ortseingang von Lind 120.000 € kosten. Laut Aussage der Regierung v. Mittelfranken wird



in der Regel die optimale Lösung gefördert. Dies ist hier Variante c). 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.

Nachdem dieses Projekt gemeinsam mit dem Ausbau nördlich von Anwenden verwirklicht werden soll, wird dieses auf das Jahr 2022 terminiert. Der Grunderwerb hierzu soll 2021 erfolgen.

Für die Verbreiterung des Radweges ist eine faunistische Erhebung notwendig, diese dauert ab Beauftragung 1 Jahr. Im Anschluss können ein Landschaftspflegerischer Begleitplan und das dazugehörige Gutachten erstellt werden. Hierfür sind umfangreiche Vorarbeiten notwendig, da die im Bereich Lind vorhandenen Eichen massiv vom Eichenprozessionsspinner befallen sind und vor Beginn der Untersuchungen erst entsprechend behandelt werden müssen. Im Ortseingangsbereich von Lind sind umfangreiche Fäll- und Rodungsarbeiten notwendig (lediglich im Zeitraum Oktober – Februar möglich). Erschwerend kommt hinzu, dass der Bereich an der Eisenbahnüberführung in Anwenden eine Kampfmittelverdachtszone ist. Auch hier sind umfangreiche Voruntersuchungen notwendig. Nördlich der Eisenbahnüberführung trifft dies auch auf die OD Anwenden selbst zu (Maßnahme II. 1.4.)

Vorschlag der Verwaltung:

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

Als Maßnahme soll Variante a) im Jahr 2022 verwirklicht werden.

4.4 FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2023)

Diese Maßnahme wurde 2019 neu ins Bauprogramm aufgenommen. Der Bau dieses Weges ist jedoch nur gemeinsam mit dem Landkreis ERH durchführbar, da eine Fortführung auch dort zwingend erforderlich ist.

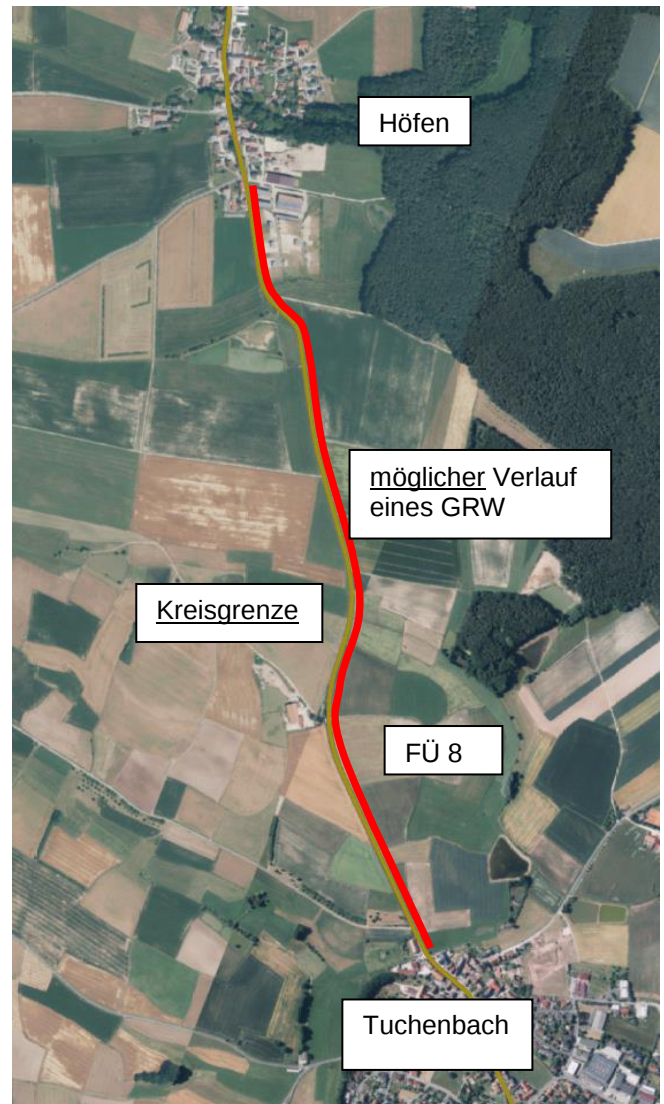
Das StBAN hat sich mit der Tiefbauverwaltung des Landkreises Erlangen-Höchststadt am 26.06.2019 bei einem Vororttermin abgestimmt. Dabei wurde mitgeteilt, dass auch der Landkreis Erlangen-Höchststadt an diesem Radweg großes Interesse hat. Bereits seit Ende 2009 ist der Weg als Lückenschluss im Radwegekonzept des Landkreises Erlangen-Höchststadt enthalten. Somit besteht grundsätzlich ein Interesse am Bau des Weges. Planungen hierzu gibt es noch nicht.

Das StBAN hat der Tiefbauverwaltung vorgeschlagen, Planung und Bau des Weges aufzuteilen (analog FÜ 23 GRW Buchschwabach-Rohr). Dies wurde positiv bewertet. Der Landkreis Erlangen-Höchststadt hat dieses Projekt zwischenzeitlich in sein Investitionsprogramm aufgenommen. Im nächsten Schritt muss von Seiten des StBAN eine Planungs- und Ausbavereinbarung erstellt und mit dem Landkreis Erlangen-Höchststadt abgestimmt werden.

Bezüglich der Führung und der damit verbundenen Grundwerbsgespräche finden Abstimmungen mit der Gemeinde Tuchenbach statt.

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Vereinbarung mit dem Landkreis Erlangen-Höchststadt zu schließen und 2021 mit der Planung zu beginnen. Der Bau soll ab 2023 eingeplant werden.



4.5 FÜ 11 Geh- und Radweg Keidenzell-Kirchfarnbach (2023)

Dieser Geh- und Radweg war bereits vor einigen Jahren im Bauprogramm des Landkreises enthalten. Mit dem Beschluss des Kreistages, die dortige Straße auf Regelbreite auszubauen, wurde der G+R 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“ einen alternativen Trassenverlauf ins Spiel gebracht, der im Bereich

des Wilhermsdorfer Gemeindegebiets eine von der Kreisstraße abseitige Trassenführung vorschlägt.

Die Regierung hat bestätigt, dass auch bei Feld- und Waldwegen Förderungen bei der Radwegführung mitberücksichtigt werden können.



Herr KR Ruf hat hier angeregt, diesen Geh- und Radweg unmittelbar im Anschluss an den Ausbau der OD Kirchfarnbach zu realisieren. Herr Landrat teilte hierzu mit, dass dies aufgrund der vollausgelasteten Kapazitäten im Grunderwerb aber nicht möglich sein dürfte. Der geplante Bauzeitpunkt bleibt daher unverändert.

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 2023 vorgemerkt werden (vormals 2022).

4.6 FÜ 19 Geh- und Radweg in der OD Banderbach

Die Radwegeverbindung entlang der FÜ 19 von Zirndorf über Banderbach nach Wachendorf ist erfreulich gut frequentiert. Mit dem Ausbau des Abschnitts vom Weiherhofer Sportplatz nach Wachendorf vor einigen Jahren konnte die Attraktivität nochmals gesteigert werden. Vor ca. 2 Jahren konnte auch die Durchfahrbarkeit der OD Banderbach verbessert werden. Der dortige Fußweg wurde auch für Radfahrer freigeben, so dass in Richtung Wachendorf fahrende Radfahrer nicht mehr am Ortseingang auf die Straße und nach dem Ortsausgang wieder zurück wechseln müssen. Die Maßnahme durch die SM Ammerndorf 2020 am östlichen Ortsausgang diente ebenfalls der Attraktivitätssteigerung.

Sehr unerfreulich ist allerdings der bauliche Zustand des innerörtlichen Gehwegs, der zahlreiche Schadstellen aufweist und in kurzen Abschnitten auch unzureichend breit ist. Eine Verbreiterung auf einen richtliniengemäßen innerörtlichen Geh- und Radweg erscheint hier grundsätzlich möglich. Es wäre daher wünschenswert, die ca. 230 m lange Ortsdurchfahrt baulich zu ertüchtigen und auch dem Radverkehr – soweit möglich – Vorrang einzuräumen.

Die Gehwege befinden sich in der Baulast der Stadt Zirndorf. Das Staatliche Bauamt wird gemeinsam mit der Stadt Zirndorf die Möglichkeiten eines fahrradfreundlichen Ausbaus abstimmen.



Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung wird beauftragt mit der Stadt Zirndorf den Ausbau des dortigen Gehwegs zu einem innerörtlichen Geh- und Radweg abzustimmen. Über das Ergebnis dieser Abstimmung soll in der nächsten Fortschreibung des Straßen- und Radwegebauprogramms berichtet werden.

4.7 FÜ 19 – GVS Wachendorf – Fürth - Oberfürberg (Sachstand)

Mit letztjähriger Fortschreibung des Straßen- und Radwegebauprogramms wurden die Gremien bereits zum Sachstand über einen möglichen Geh- und Radweg von der Einmündung der FÜ 19 zwischen Wachendorf und Banderbach in die GVS in Richtung Fürth – Oberfürberg informiert.

In einer ersten Planungsüberlegung wurde eine Grobkostenschätzung erstellt. In dieser wurde vorgeschlagen, zur Querung der FÜ 19 den gesamten Knotenpunkt umzubauen. Die Kosten

würden sich für den Landkreis auf ca. 500.000 € belaufen. Auch der weitere Ausbau entlang der GVS hätte erhebliche Kosten mit sich gebracht, was von allen Beteiligten abgelehnt worden ist. In einem Abstimmungsgespräch im Februar 2019 hat das StBAN für den Landkreis daher vorgeschlagen, den Radverkehr entlang der Fahrbahnmarkierung vor der dortigen Verkehrsinsel zu führen, so dass eine bevorrechtigte Verkehrsführung über eine Rotfurt für den Radverkehr geschaffen werden kann (ähnliche Linienführung wie bei der Meistereimaßnahme 2020 Änderung Radwegeführung FÜ 19 / GVS Bronnamburg). Auch die ursprünglich erwogene Fortführung dieses Weges entlang der GVS ist wegen des folgenden Eisenbahnübergangs und dem massiven Eingriff in den dortigen Wald kritisch. Daher wird derzeit eine Fortführung des Weges auf bestehenden Forstwegen, die aber nicht asphaltiert werden können, angedacht.

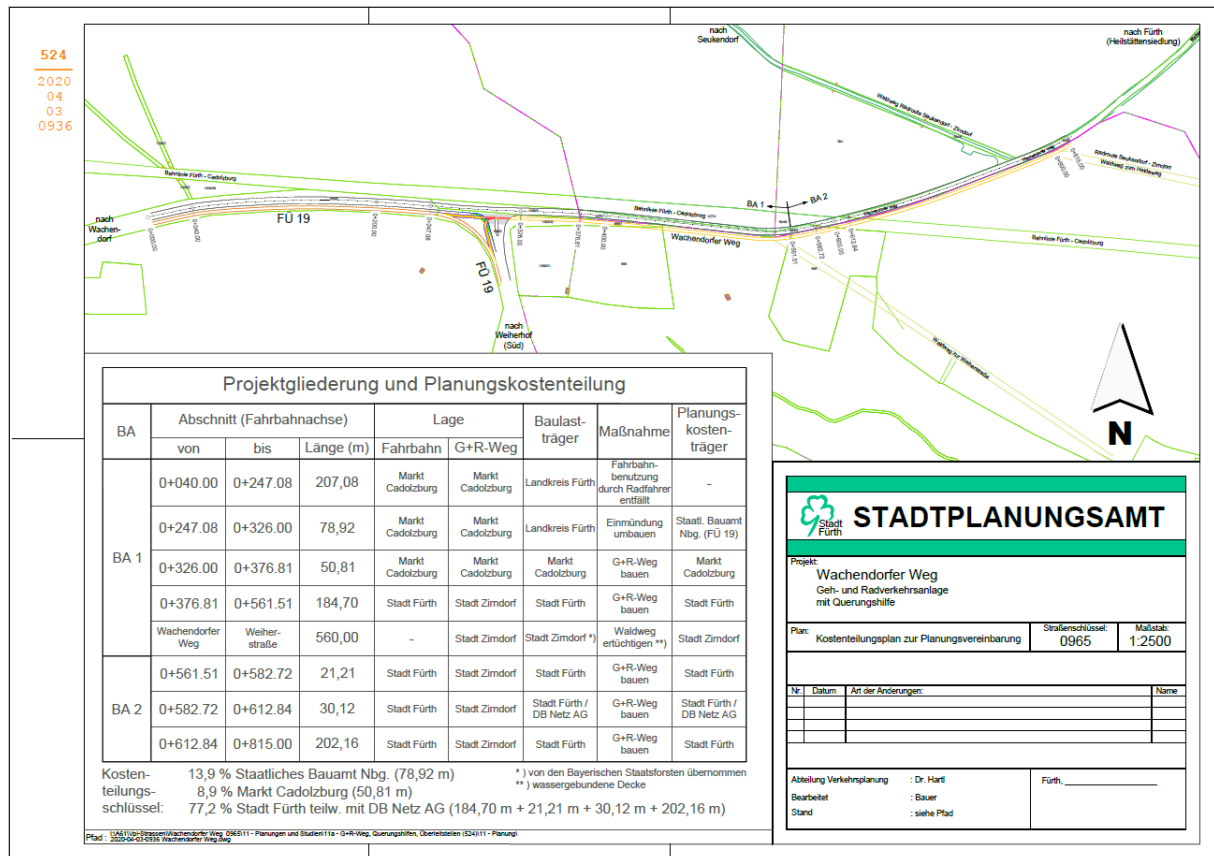
Die Überlegungen zu diesem Weg konnten zwischenzeitlich weiter vorangetrieben werden. Nachdem die Stadt Fürth eine Kostenaufteilung für die weiteren Planungen erarbeitet hat, wurde vom Staatlichen Bauamt eine Planungsvereinbarung erstellt, die derzeit von den Beteiligten (Stadt Fürth, Landkreis Fürth vertreten durch das Staatliche Bauamt, Markt Cadolzburg) geprüft wird.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, insbesondere der Radfahrer in FR Fürth, soll ein kombinierter Geh- und Radweg entlang des Wachendorfer Weges zwischen Wachendorf und Oberfürberg gebaut werden. Die dazu erstellte Planungsvereinbarung zwischen dem Landkreis Fürth, der Stadt Fürth und dem Markt Cadolzburg sieht die gemeinschaftliche Planung des Geh- und Radweges mit einer Querungshilfe im Zuge der FÜ19 vor. Eine Querungshilfe soll auf Höhe der Einmündung der Wachendorfer Straße / abknickende Kreisstraße FÜ19 entstehen.



Die Planungskosten werden im Verhältnis der anteiligen Baulängen des Radweges im jeweiligen Zuständigkeitsbereich aufgeteilt. Gemäß Kostenteilungsschlüssel wären die Kosten wie folgt zu tragen:

Stadt Fürth	77,2%
Straßenbauverwaltung	13,9%
Markt Cadolzburg	8,9%



Die Kosten für den Bau des GR und für den Grunderwerb tragen die jeweiligen Baulastträger. Die Unterhaltskosten für den Teilbereich des GR entlang der Kreisstraße werden dem Markt Cadolzburg von der Straßenbauverwaltung abgelöst.

Verantwortlich für die Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung sowie für die Vertragsabwicklung mit dem beauftragten Bauunternehmen und die Überwachung der Gewährleistung ist die Stadt Fürth.

Eine Kostenermittlung wurde hier aber noch nicht durchgeführt, da diese eine hinreichend ausgearbeitete Planung voraussetzt. Auch zum möglichen Bauzeitpunkt kann aktuell noch keine belastbare Aussage getroffen werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreistag nimmt diese Information zur Kenntnis.