

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2026 / 2027.

I Vorbemerkungen	2
1 Allgemeine Themen	3
1.1 Radwegekonzept	3
1.2 Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen im Bestand	3
1.3 Befahrung Kreisstraßen	3
2 Infos zu laufenden Maßnahmen bis 2025	5
2.1 FÜ17 Deckenbau Veitsbronn – Obermichelbach inkl. straßenbegleitender Geh- und Radweg 5	
2.2 Meistereimaßnahme 2025 – FÜ 17 Veitsbronn.....	6
2.3 FÜ 6 Bibertbrücke – Anbringung eines Vogeleinflugschutzes (2025)	7
II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2026 / 2027	8
1 Straßen- und Radwegebaumaßnahmen 2026.....	8
1.1 FÜ 17 (erweiterter) Deckenbau 2026 Obermichelbach – Landkreisgrenze Vach.....	8
1.2 Meistereimaßnahme 2026 – Umstrukturierung der Einmündung in die FÜ 15 in Roßtal	9
1.3 FÜ 17 Bau einer Linksabbiegespur Obermichelbach (2026)	10
2 Geplante Maßnahmen 2027	12
2.1 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2027)	12
2.2 FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2027).....	13
III Zukunftsliste.....	14
3 Straßen- und Brückenbaumaßnahmen.....	14
3.1 FÜ 22 Ausbau der OD Weitersdorf – Dorferneuerung.....	14
3.2 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA II	15
3.3 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn	16
3.4 FÜ 11 Ausbau Würzburger Straße – Langenzenn	17
3.5 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf.....	18
3.6 FÜ 7 Ausbau Ortsdurchfahrt Veitsbronn.....	18
3.7 FÜ 18 Zennflutbrücke bei Wilhermsdorf	18
3.8 FÜ 11 Zennbrücke Langenzenn	19
4 Geh- und Radwegemaßnahmen.....	20
4.1 FÜ 14 Geh- und Radweg Großweismannsdorf - Anwenden	20
4.2 FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2027)	20
4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr	21
4.4 FÜ 19 GVS Wachendorf – Fürth - Oberfürberg (Sachstand)	22
4.5 FÜ 11 Geh- und Radweg Keidenzell-Kirchfarnbach	22
4.6 FÜ 15 Geh- und Radweg Ammerndorf – Buttendorf – Roßtal	23
4.7 FÜ 21 Geh- und Radweg Obermichelbach – Niederndorf.....	23
4.8 FÜ 11 Geh- und Radweg Langenzenn – Kirchfarnbach.....	23
4.9 FÜ 16 Geh- und Radweg Keidenzell – Schwadermühle	24

I Vorbemerkungen

Das Straßen- und Radwegebauprogramm des Landkreises wird sich, wie bereits im letzten Jahr, verstärkt an den jeweils verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen orientieren und auf priorisierte und auch tatsächlich realisierbare Projekte konzentrieren.

Weiterhin ist die finanzielle Belastung des Landkreises insbesondere durch bereits eingegangene, bzw. in nächster Zeit anstehende Hochbaumaßnahmen signifikant, so dass die finanziellen Spielräume im Landkreishaushalt absehbar in den nächsten Jahren gering ausfallen werden. Zugleich sieht sich der Landkreis auch im Lichte der kritischen Finanzsituation seiner Kommunen in besonderer Weise der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit seiner Haushaltsführung verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund muss auch der Fokus des Bauprogramms zukünftig enger gefasst werden, sowohl was die Anzahl der Bauprojekte pro Jahr, wie auch deren Ausführungszeitraum betrifft.

Wie bereits in im letzten Bauprogramm praktiziert, werden im aktuellen Bauprogramm die Projekte der kommenden zwei Jahre konkretisiert. Die eingeführte Zukunftsliste enthält alle weiteren Projekte, die jedoch wegen der gegebenen Planungsunsicherheit vorerst ohne konkreten Ausführungszeitraum aufgeführt werden. Grundsätzlich werden aber alle Projekte der Zukunftsliste fortwährend auf ihre Bedarfsnotwendigkeit und Durchführbarkeit hin evaluiert. Sollten sich die Rahmenbedingungen für den Landkreis in Zukunft verbessern oder verschlechtern, bzw. sich Änderungen an der technischen Priorität einzelner Maßnahmen ergeben, können auch neue Projekte hinzukommen oder bestehende Maßnahmen wieder entfallen.

Der Fokus des Bauprogramms kann so geschärft, finanzielle Belastungen planbarer gemacht und die personellen Kapazitäten auf konkrete Maßnahmen und deren straffe Durchführung gebündelt werden.

Für das Jahr 2026 sollen weiterhin substanzerhaltende Maßnahmen, insbesondere der Deckenbau schwerpunktmäßig behandelt werden. Die bisherige Berichterstattung im Rahmen des Bauprogramms über laufende oder baulich bereits abgeschlossene Maßnahmen soll wie gewohnt weitergeführt werden, um den Gremien des Landkreises einen vollständigen und transparenten Überblick über diese Maßnahmen und deren Kostenentwicklung zu gewährleisten.

1 Allgemeine Themen

1.1 Radwegekonzept

Das Radwegekonzept 2020/2021 des Landkreises Fürth ist wesentlicher Bestandteil des Planungs- und Bauprogramms im Landkreis Fürth. Die meisten Sofortmaßnahmen sowie die meisten kurzfristigen Maßnahmen konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden, die wichtigsten baulichen Maßnahmen aus diesem Konzept sind im Bauprogramm, bzw. in der künftigen Zukunftsliste bereits enthalten. Das Konzept sieht aber noch einige darüberhinausgehende Maßnahmen vor, die in den nächsten Jahren nach und nach abgearbeitet werden sollen. Sobald eine dieser baulichen Maßnahmen zur Ausführungsreife kommt, soll in zukünftigen Bauprogrammen hierüber berichtet werden.

1.2 Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen im Bestand

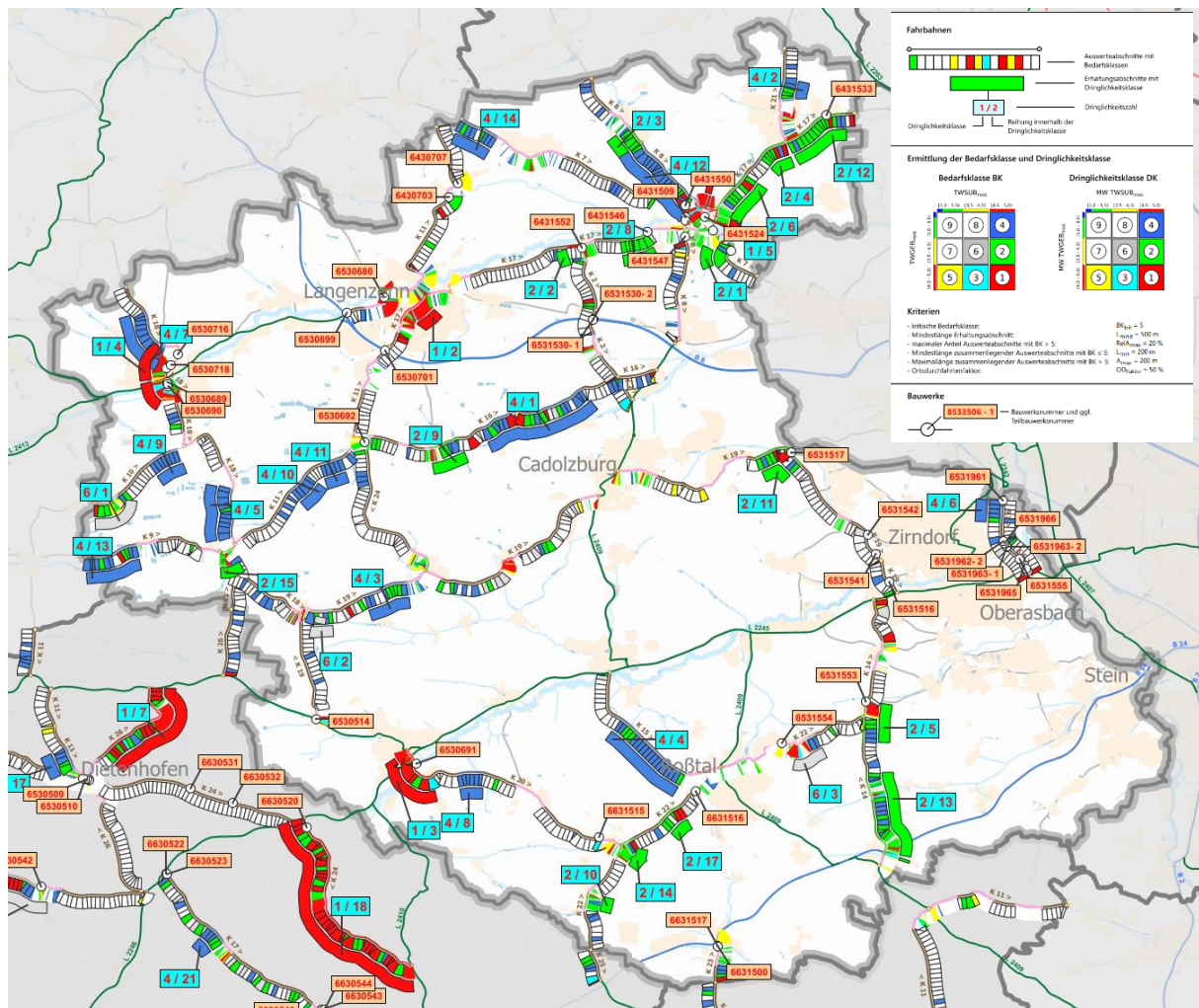
Der bisherige pauschale Haushaltsansatz i.H.v. 25.000 € p.a. soll auch zukünftig weitergeführt werden, um kleinere, kurzfristig anstehende Unterhaltsmaßnahmen durchführen zu können. Sollten konkrete Einzelmaßnahmen, die höhere Haushaltsmittel benötigen anstehen, ist im Einzelfall im Zuge dieses Bauprogramms ein entsprechend höherer Haushaltsansatz für das betroffene Haushaltsjahr anzusetzen.

1.3 Befahrung Kreisstraßen

Der Landkreis Fürth hat 2019 im Zyklus der Staatlichen Bauämter erstmalig seine Straßen im Zuge der „Zustandserfassung und -bewertung“ (ZEB) befahren und anhand objektiver und standardisierter Kriterien analysieren lassen.

Die auf dieser Grundlage entstandene Prioritätenliste ist in der höchsten Priorität weitgehend abgehandelt, bzw. mit entsprechenden Maßnahmen im Bauprogramm, bzw. der Zukunftsliste bereits enthalten. Zuletzt wurden hier Maßnahmen aus der 2. Priorität bereits durchgeführt (z.B. FÜ 19 Deckenbau Cadolzburg-Wachendorf bzw. FÜ 17 Deckenbau Veitsbronn-Obermichelbach).

Eine erneute Zustandserfassung wurde im Jahr 2023 durchgeführt. Die Auswertung dieser ZEB macht jedoch deutlich, dass es nach wie vor einen erheblichen Sanierungsstau im Kreisstraßennetz gibt und das auf jährlich 450.000 € angehobene Sanierungsbudget auch weiterhin beibehalten werden sollte. Mit dem Deckenbau 2025 / 2026 wird ein weiteres Projekt aus der Dringlichkeitsliste in der Priorität zwei abgearbeitet. Es wird die Maßnahmen auf der FÜ 17 Deckenbau Obermichelbach – Bauamtsgrenze; Vach empfohlen.



Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt die unter 1.1 bis 1.3 genannten Information zur Kenntnis.

2 Infos zu laufenden Maßnahmen bis 2025

2.1 FÜ17 Deckenbau Veitsbronn – Obermichelbach inkl. straßenbegleitender Geh- und Radweg

Mit letztjähriger Fortschreibung des Straßen- und Radwegebauprogramms wurde beschlossen, die Einzelmaßnahmen Deckenbau Straße und Deckenbau am Geh- und Radweg an der FÜ17 gemeinsam zu realisieren, um Synergien nutzen zu können. Die Maßnahmen wurden vormals auf 670.000 € für die Straße und auf 160.000 € für den Geh- und Radweg geschätzt. Zusätzlich beinhaltete der nunmehr durchgeführte Deckenbau auch einen kleinen Abschnitt am Ortseingang von Veitsbronn, welcher im Zuge der diesjährigen Meistereimaßnahme zu asphaltieren war.

Die gemeinsame Ausschreibung dieser Maßnahmen fiel für den Landkreis sehr günstig aus, mit Vergabe der Maßnahme wurden die zu erwartenden Kosten von 830.000 € auf nur noch 515.000 € nach unten korrigiert. Die Maßnahme ist noch nicht schlussgerechnet, nach derzeitigem Sachstand können die nach unten korrigierten Gesamtkosten aber weitestgehend eingehalten werden.



2.2 Meisterereimaßnahme 2025 – FÜ 17 Veitsbronn



Der Knotenpunkt Weihergasse / Obermichelbacher Straße / Rothenberger Weg / Am Schelmengraben der FÜ17 hatte erhebliche Mängel in der Radverkehrsführung. Dies wurde bereits im Radwegekonzept erkannt. Auf Grund der vielen unterschiedlichen Nutzungsansprüche (Erschließung von privaten Anliegern / Befahrbarkeit für den Busverkehr / Querung des Fußgängerverkehrs) waren die bisherigen Lösungsansätze schwierig. Im Rahmen einer Planer Werkstatt der AGFK unter Federführung der Radwegebeauftragten des Landkreises Fürth wurde eine wirtschaftliche Lösung gefunden, die Rad/Fuß/KFZ/ÖV Verkehre neu zu sortieren und klarer zu führen. Nach Abstimmung mit allen Beteiligten wurde die neue Radverkehrsführung im Rahmen der Meisterereimaßnahme 2025 umgesetzt. Die veranschlagten Kosten hierfür belaufen sich aktuell auf ca. 50.000

Die Maßnahme konnte wie geplant von der Straßenmeisterei Ammerndorf durchgeführt werden und wurde am 18.07.2025 für den Verkehr freigegeben

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt die Informationen zur Kenntnis.

2.3 FÜ 6 Bibertbrücke – Anbringung eines Vogeleinflugschutzes (2025)

An der Bibertbrücke wurde bei der Sanierung der Unterbauten in den Jahren 2008/2009 keine Vorrichtung zum Vogeleinflugschutz angebracht. Aufgrund der gestiegenen Belastung durch Vogeleinflug und Vogelkot, die mit jeder Brückenprüfung dort immer deutlicher werden ist jedoch dringend anzuraten, diesen Einflugschutz anzubringen. Die Maßnahme wurde vom StBAN bereits 2024 verwaltungsintern vorgeschlagen, wurde jedoch aufgrund des damaligen Sparzwangs nicht in das Bauprogramm aufgenommen. Dabei ist mit Gesamtkosten i.H.v. 54.000 € zu rechnen. Aufgrund der von der Straßenbauverwaltung gesehenen Dringlichkeit wurde verwaltungsintern vereinbart, dass diese Maßnahme schon in 2025 durchgeführt werden soll und einstweilen vom Staatlichen Bauamt vorfinanziert wird. Der Zahlungsausgleich durch den Landkreis wird so erst in 2026 fällig und ist auch erst im HH 2026 anzusetzen. Es handelt sich hier um nicht förderfähige Kosten im Rahmen des Brückenunterhalts.



Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt diese Information zur Kenntnis und stimmt der Mittelbereitstellung im HHJ 2026 zu.

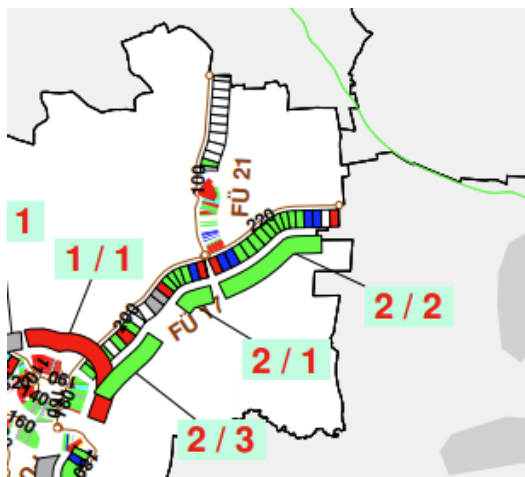
II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2026 / 2027

1 Straßen- und Radwegebaumaßnahmen 2026

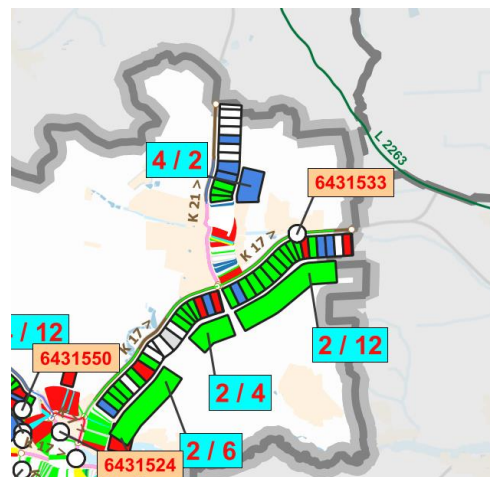
Wie in den Vorbemerkungen bereits angesprochen, soll in 2026 der Fokus auf den Erhaltungsmaßnahmen liegen. Größere Neubauprojekte sind nicht vorgesehen, zudem sollen die größeren Neubauprojekte der letzten Jahre weiter abgewickelt werden. Für 2026 stehen damit folgende Maßnahmen an:

1.1 FÜ 17 (erweiterter) Deckenbau 2026 Obermichelbach – Landkreisgrenze Vach

Zwischen dem Kreisverkehr bei Obermichelbach (FÜ 21/FÜ 17) und der Landkreisgrenze zur Stadt Fürth bei Vach ist der Fahrbahnbelag der Kreisstraße FÜ17 schadhaft. Laut Ergebnis der ZEB Befahrung von 2019 und 2023 handelt es sich hierbei um ein Projekt in der Dringlichkeit 2. Nachfolgend sind die Ergebnisse der beiden Befahrungen 2019 und 2023 dargestellt. Das vorherrschende Schadensbild hier sind Risse in der Deckschicht und diverse Oberflächenschäden.



Befahrung 2019



Befahrung 2023

Nach einer ersten Kostenschätzung ist mit Kosten i.H.v. 450.000 € zu rechnen, sofern die Maßnahme nur aus einer reinen Deckschichterneuerung besteht. Zusätzlich zur reinen Erhaltungsmaßnahme plant das Staatliche Bauamt Nürnberg aber auch eine Traglasterhöhung mit dem Einbau einer Binderschicht, da dies auf Grund der hohen Verkehrsbelastung (DTV 2024 7.673 Kfz/24h) eigentlich notwendig wäre. Für diese Ausbauvariante muss mit Gesamtkosten von ca. 850.000 € gerechnet werden. Allerdings sollte die Maßnahme dann auch zuwendungsfähig sein, was die Nettokosten für den Landkreis entsprechend reduziert. Ein dahingehender Zuwendungsantrag bei der Regierung von Mittelfranken wurde daher

fristgerecht gestellt. Sollte eine Förderung in Aussicht gestellt werden, wird daher vorgeschlagen, die Erhaltungsmaßnahme mit Traglasterhöhung durchzuführen, da diese Variante klar dauerhafter und zukunftssicherer und damit langfristig wirtschaftlicher als ein reiner Deckenbau sein wird. Unter Annahme eines Fördersatzes von 60% der zuwendungsfähigen Kosten, wie im Zuwendungsantrag beantragt, und im Rahmen bisheriger Kostenannahmen wäre bei der Variante mit Traglasterhöhung die Nettokostenbelastung des Landkreises annähernd gleich hoch, wie bei einem reinen Deckenbau.

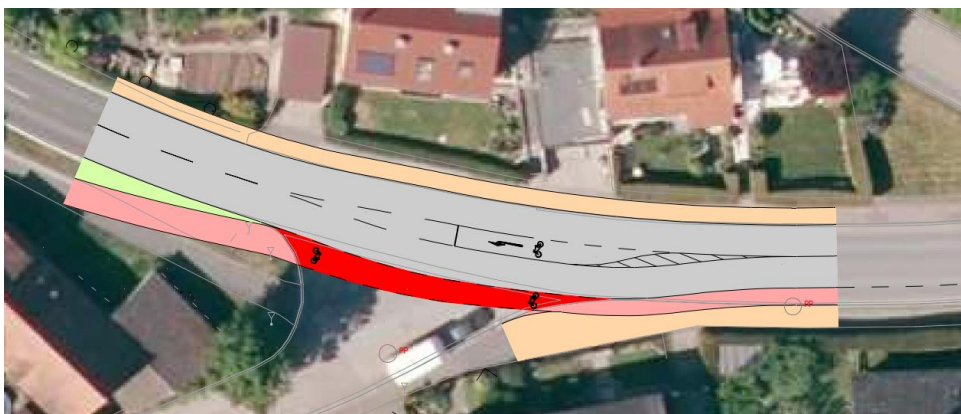
Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis stimmt der Durchführung des Deckenbaus 2026 mit einem Volumen von 450.000 € zu. Sollte für eine Traglasterhöhung im Streckenabschnitt eine Förderung möglich sein, stimmt der Landkreis auch einer Traglasterhöhung des gesamten Oberbaus zu.

1.2 Meistereimaßnahme 2026 – Umstrukturierung der Einmündung in die FÜ 15 in Roßtal

Am Ortseingang von Roßtal der FÜ 15 von Ammerndorf kommend, endet der straßenbegleitende Radweg stumpf auf die Fernabrüster Straße. In Zusammenspiel mit dem Knotenpunkt Pelzleinstraße – Fernabrünster Str. findet man heute eine sehr große unübersichtliche Asphaltfläche vor, auf der es schon zu mehreren Beinahe-Unfällen gekommen ist. Auch das Radwegekonzept 2020/2021 hat hier bereits einen Mangel in der Radwegeinfrastruktur aufgezeigt. Das stark abfallende Gelände und die große Asphaltfläche führen immer wieder zu deutlich überhöhten Geschwindigkeiten. Mit der Strukturierung der Fläche in einzelne Fahrbeziehungen und dem Hervorheben des Radfahrers soll eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit und eine eindeutige und sichere Führung des Radverkehrs erreicht werden. Ähnliche Prinzipien wurden bereits bei der Meistereimaßnahme 2025 in Veitsbronn angewendet. Die veranschlagten Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 50.000 €

Derzeit erfolgt die Planung und Abstimmung aller Beteiligten. Nach Abstimmung mit allen Beteiligten soll die neue Radverkehrsführung im Rahmen der Meistereimaßnahme 2026 umgesetzt werden. Die nachfolgende Skizze stellt insoweit noch nicht das Endergebnis der Abstimmung dar, sondern dient lediglich der grundsätzlichen Veranschaulichung.



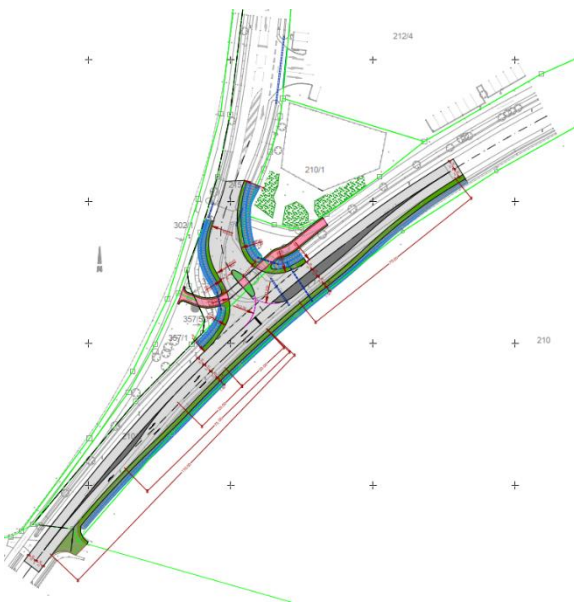
Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis stimmt der Durchführung der Meistereimaßnahme 2026 an der FÜ 15 mit einem Volumen von 50.000 € zu.

1.3 FÜ 17 Bau einer Linksabbiegespur Obermichelbach (2026)

Seit 2023 besteht der Wunsch der Gemeinde Obermichelbach, den Knotenpunkt Obermichelbacher Straße – Veitsbronner Straße mit einer Linksabbiegespur auf der Kreisstraße regelkonform auszubauen. Im Einmündungsbereich der Veitsbronner Straße aus Obermichelbach kommend soll ein Tropfen mit integrierter sicherer Quermöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen werden. Es handelt sich bei dem Knotenpunkt zwar um keine Unfallhäufung, jedoch ist er in der Vergangenheit vermehrt auffällig geworden. Insbesondere beim Abbiegen kam es in den letzten Jahren vermehrt zu Unfällen mit Schwerverletzten. Mit der Planung soll eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Verkehrsbehörde, Polizei und StBAN empfehlen die Umsetzung dieser Maßnahme. Die Gemeinde Obermichelbach hat nach eigener Auskunft bereits den Grunderwerb für die Maßnahme sichergestellt, die Beschlussfassung für den Grunderwerb soll landkreisseitig am 01.10.2025 im Kreisausschuss erfolgen. Vom StBAN wurde ein Förderantrag bei der Regierung von Mittelfranken gestellt, da die Maßnahme förderfähig ist.

Die Realisierung dieser Maßnahme soll 2026 zusammen mit dem Deckenbau 2026 durchgeführt werden, da aufgrund der räumlichen Nähe der beiden Maßnahmen inhaltliche und wirtschaftliche Synergien zu erwarten stehen.



Die aktuelle Kostenschätzung beläuft sich laut Zuwendungsantrag auf ca. 460.000 €.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Bau einer Linksabbiegespur an der FÜ 17 in Obermichelbach soll 2026 realisiert werden, wenn die Maßnahme in 2026 auch gefördert wird.

2 Geplante Maßnahmen 2027

2.1 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2027)

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 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 die Waage halten.

Der Grunderwerb gestaltete sich lange Zeit äußerst schwierig, ein Anlieger im kritischen Zwangspunkt der Planung konnte mit der anfangs vorliegenden Variante nicht zu einer positiven Zustimmung bewegt werden. In Abstimmung aller Beteiligten wurde die Planung wiederholt überarbeitet, um den erforderlichen Grunderwerb des Anliegers zu minimieren. Ebenfalls ist die Planung der Gemeinde für die Erneuerung der Kanalisation abhängig vom Ausgang der Grunderwerbsverhandlungen. Anfang 2025 konnte aber dann doch eine für den Eigentümer akzeptable Lösung gefunden werden, so dass dieses Hindernis überwunden werden konnte.

Der für den Bau erforderliche Zuwendungsantrag konnte bisher aber noch nicht gestellt werden, da die Planung jetzt erst auf die geänderte Lage des Kreisverkehrs umgearbeitet werden muss und auch umfangreiche Vorarbeiten der Gemeinde erforderlich sind.

Allerdings ist auch bei der Gemeinde Veitsbronn aktuell und absehbar auch in den nächsten Jahren kaum finanzieller Spielraum vorhanden, so dass für die erforderlichen Vorarbeiten in 2025 noch keine Mittel in Ansatz gebracht werden konnten. Der Bau dieses Kreisverkehrs ist somit frühestens 2027 möglich, könnte sich aber durchaus auch noch um mehrere Jahre weiter nach hinten verschieben.

Die bisherige Kostenschätzung für die Maßnahme beläuft sich auf 1.080.000 €

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreisverkehr an der FÜ 17 in Veitsbronn soll einstweilen für 2027 vorgesehen werden.

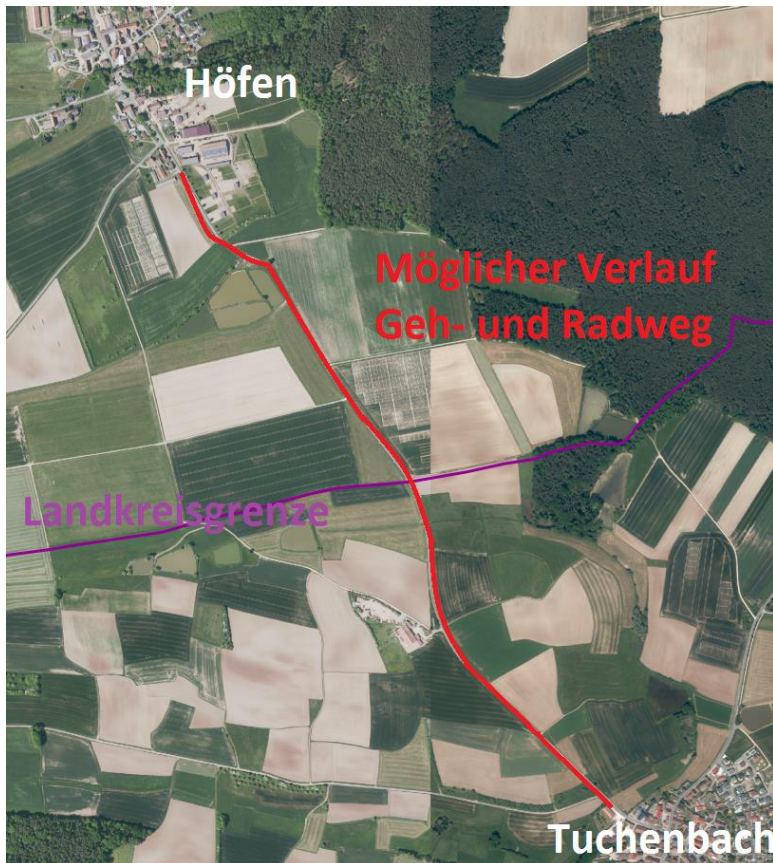
2.2 FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2027)

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

Auch der Landkreis Erlangen-Höchstädt hat an diesem Radweg großes Interesse. Bereits seit Ende 2009 ist der Weg als Lückenschluss im Radwegekonzept des Landkreises Erlangen-Höchstädt enthalten. Somit besteht grundsätzlich ein Interesse am Bau des Weges.

Das StBA hat der Tiefbauverwaltung vorgeschlagen, Planung und Bau des Weges aufzuteilen (analog FÜ 23 GRW Buchschwabach-Rohr). Gemeinsam wurde beschlossen erst eine reine Planungsvereinbarung abzuschließen mit dem Ergebnis, eine Kostenschätzung für die Maßnahme zu generieren und die grundsätzliche Machbarkeit zu überprüfen.

Die Gemeinde Tuchenbach hat bereits Hinweise für die Lage des G+R gegeben. Dieser soll im Westen der Kreisstraße erfolgen, da östlich massive Grunderwerbprobleme zu erwarten sind.



2024 wurde die Projektvereinbarung mit dem Landkreis Erlangen-Höchststadt geschlossen. 2025 wurde ein Planungsbüro beauftragt. Für die weitere Planung zeichnet sich das Staatliche Bauamt Nürnberg verantwortlich. Mit den Planungen wurde 2025 begonnen. Sollte der Grunderwerb für die Maßnahme 2026 erfolgreich verlaufen, kann auch 2026 der Förderantrag gestellt werden und ein Bau der Radwegeverbindung in 2027 realisiert werden.

Das Radwegekonzept des Landkreises würde für diese Hauptverbindung eine Mindestradwegebreite von 2,7 Meter vorsehen. Das aktuelle Regelwerk, wie es auch im Landkreis Erlangen-Höchststadt angewendet wird, sieht eine Breite von 2,5 Meter vor. Im Zuge einer einheitlichen Gestaltung und aus Wirtschaftlichkeitserwägungen wird für die weitere Planung von 2,5 Metern Radwegebreite ausgegangen, wie im Umwelt und Verkehrsausschuss im Juni 2025 bereits mitgeteilt.

wendet wird, sieht eine Breite von 2,5 Meter vor. Im Zuge einer einheitlichen Gestaltung und aus Wirtschaftlichkeitserwägungen wird für die weitere Planung von 2,5 Metern Radwegebreite ausgegangen, wie im Umwelt und Verkehrsausschuss im Juni 2025 bereits mitgeteilt.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Geh- und Radweg FÜ 8 Tuchenbach - Höfen soll für 2027 vorgesehen werden.

III Zukunftsliste

3 Straßen- und Brückenbaumaßnahmen

3.1 FÜ 22 Ausbau der OD Weitersdorf – Dorferneuerung

Der Abschnitt OD Weitersdorf (Altort) wird im Zuge eines Dorferneuerungsverfahrens behandelt werden. Das Amt für Ländliche Entwicklung ist hier federführend. Aktuell befindet sich die Maßnahme am Ende der Leistungsphase 2. Seit 2023 gibt es hier keine nennenswerten Fortschritte. Ob ein Bau in 2029 durchgeführt werden kann erscheint aktuell fraglich. Eine

erste, sehr grobe Kostenschätzung hat als Kostenanteil des Landkreises hier 1,85 Mio. € ergeben. Die Verwaltung wird auf den Markt Roßtal und die ALE zugehen, um mögliche Hemmnisse bei der Projektdurchführung zu identifizieren und dann mit allen Beteiligten hierfür Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten.



Abbildung: Übersichtslageplan der Dorferneuerung im Zuge der FÜ22 Weitersdorf und zugehörige Fahrbahnquer-schnitte

3.2 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA II

Die Planungen zum zweiten Bauabschnitt werden indes weiterverfolgt. In vorangegangenen Gesprächen mit den Eigentümern wurde insbesondere der sehr hohe Flächenverbrauch dieses Bauabschnitts moniert, 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 hierzu mehrere Varianten ausgearbeitet, die den Flächenverbrauch soweit möglich reduzieren sollten.

Aktuelle Planungsvarianten wurden der Teilnehmergeinschaft in einer Sitzung am 22.03.2023 vom StBAN gemeinsam mit der Unteren Verkehrsbehörde vorgestellt. Die Teilnehmergeinschaft hat sich im Zuge einer Teilnehmerversammlung im Mai 2023 jedoch mit 6:5 Stimmen **gegen** die Ausführung von einer der Varianten entschieden, was das weitere Voranbringen der Maßnahme einstweilen verhindert hat.

Der Bau des Geh- und Radweges sollte trotzdem nicht aufgegeben werden. Es sollte in weiteren Verhandlungen mit der TG die Situation aufgeklärt und gegebenenfalls eine zweite Abstimmung erwirkt werden.

Aufgrund eines personellen Wechsels beim Amt für ländliche Entwicklung ist das Flurbereinigungsverfahren in 2024 vorübergehend nicht weitergeführt worden.

Sobald sich die weitere Entwicklung konkretisiert, wird den Landkreisgremien entsprechend berichtet werden.

3.3 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn

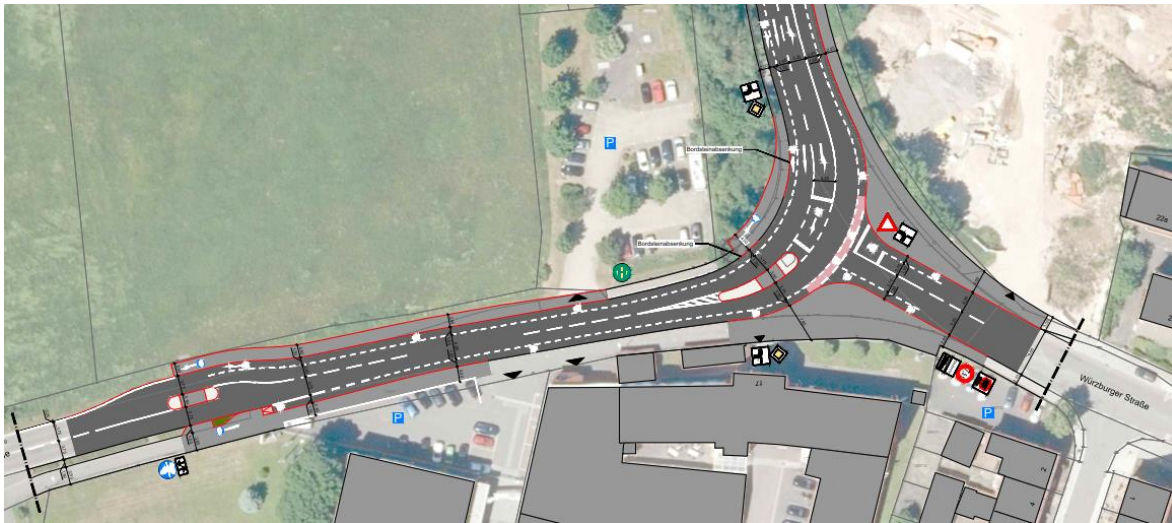


Die FÜ 17 in Langenzenn weist im Bereich der Ringstraße und des Denkmalplatzes einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 500 m). Vorab gezogene Bohrkerns in diesem Bereich haben ergeben, dass eine Sanierung dieses Streckenabschnitts im Vollausbau erforderlich ist.

Die Stadt Langenzenn plant im Bereich des Denkmalplatzes sowie die untere Ringstraße umfangreiche Kanalbauarbeiten. Im Rahmen eines Abstimmungstermins ist man übereingekommen, die Maßnahmen gemeinsam durchzuführen.

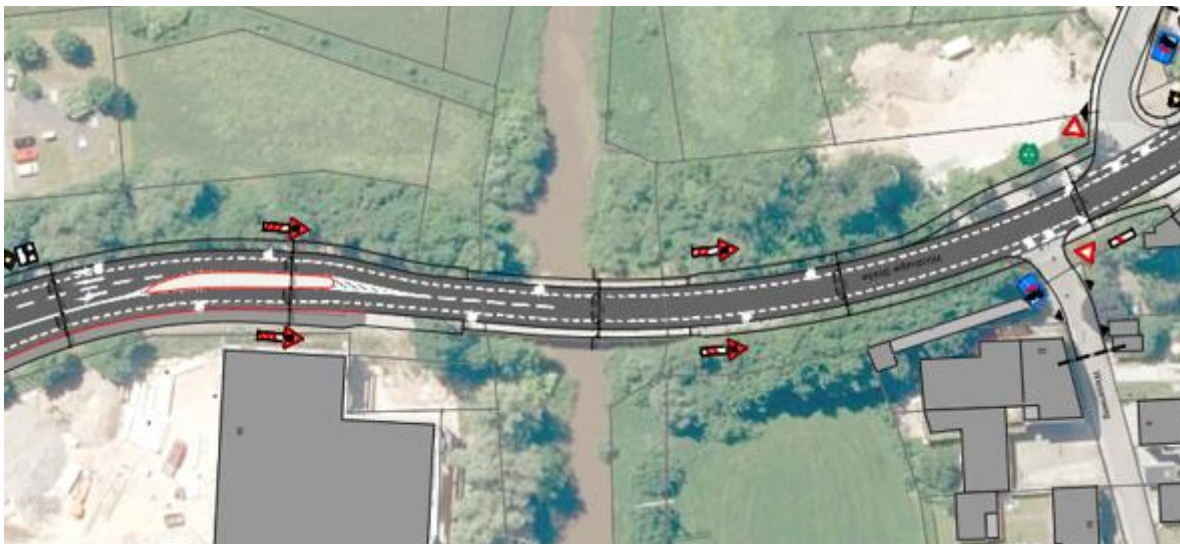
Die zugrunde legenden Planungen der Stadt sind zuletzt aber nicht vorangekommen. Eine Realisierung wird daher erst wieder angegangen werden können, wenn die Stadt ihre Vorarbeiten abgeschlossen hat.

3.4 FÜ 11 Ausbau Würzburger Straße – Langenzenn



Gespräche mit der Stadt Langenzenn haben ergeben, dass die Würzburger Straße seitens der Stadt umgestaltet und erneuert werden soll. Im Zuge dieser Maßnahmen soll auch das Teilstück welches als Kreisstraße gewidmet ist mit umgestaltet werden. Auch der Knotenpunkt Windsheimer Straße – Würzburger Straße weist erhebliche Defizite in der Verkehrsführung auf und soll deshalb mit umgebaut werden.

Die Stadt Langenzenn und das StBA N schließen eine gemeinsame Vereinbarung über die Planung der Maßnahme, die Planungsführung erhält dabei die Stadt Langenzenn. Abstimmungen mit dem StBA N müssen in regelmäßigen Abständen erfolgen.



Nachdem diese Maßnahme auch die bereits seit längerem beabsichtigte Teilerneuerung der Zennbrücke mittangiert ist vorgesehen, den Umbau der Zennbrücke und der Ausbau der Würzburger Straße in einer Gesamtmaßnahme zu realisieren. Eine Realisierung wäre nach heutigem Kenntnisstand aber nicht vor 2027 möglich.

Für diese Maßnahme liegt noch keine Kostenschätzung vor.

3.5 FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf

Aufgrund des schlechten Fahrbahnzustandes (insbesondere am östlichen Ortseingang) wurde diese Maßnahme mit der Fortschreibung 2019ff in das Bauprogramm aufgenommen. Genauere Voruntersuchungen, die für eine grobe Kostenschätzung erforderlich wären, wurden jedoch noch nicht durchgeführt.

Ein konkreter Realisierungstermin aktuell noch nicht absehbar.

Die bisherige grobe Kostenschätzung lag bei 800.000 €.

3.6 FÜ 7 Ausbau Ortsdurchfahrt Veitsbronn

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.

Nachdem hier noch keinerlei Vorarbeiten durchgeführt werden konnten und auch die angedachte Bürgerbeteiligung zusätzlich entsprechend Zeit braucht, ist eine Realisierung. aktuell noch nicht absehbar.

Die Siegelsdorfer Kreuzung (FÜ 8 – FÜ 17) ist eine Unfallhäufung, an der sich im Zeitraum 2015 – 2017 auffällig viele Abbiegeunfälle ereignet haben.

Der Vorschlag der zuständigen Unfallkommission ist, die bestehende Lichtsignalanlage umzubauen und die Linksabbiegeströme gesichert zu signalisieren.

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

Die Schadstellen im Bereich der Siegelsdorfer Kreuzung wurden im Rahmen der Deckenbaumaßnahmen 2021 saniert.

Im Juni 2024 hat die Gemeinde zudem beschlossen, eine Leistungsfähigkeitsberechnung und eine Machbarkeitsprüfung zur Anlage eines Kreisverkehrs an dieser Stelle zu beauftragen, die beengten Platzverhältnisse vor Ort werden aber voraussichtlich auch diesen Lösungsweg schwierig gestalten. Weitere Erkenntnisse zu dieser Maßnahme liegen derzeit noch nicht vor.

3.7 FÜ 18 Zennflutbrücke bei Wilhermsdorf

Die Brücken im Landkreis Fürth weisen einen guten Zustand auf: Die Zennflutbrücke (ZN 2,5) bei Wilhermsdorf weist lediglich eine mindertragfähige Brückenklasse 30 bzw. 30/30 auf

Die Mindertragfähigkeit hat bisher nicht zu Problemen geführt und das Bauwerk ist grundsätzlich noch in gutem Zustand. Nach Auffassung der Brückenbauabteilung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, sollte das mittelfristige Ziel für eine technisch einwandfreie und langfristige Lösung der Brückenneubau sein.

Zudem hat das Radwegekonzept einen Mangel in der Radwegführung entlang der FÜ 18 aufgezeigt. Aktuell wird der Radfahrer über einen vorhandenen Gehweg geführt welcher nicht die entsprechenden Fahrbahnbreiten aufweist. Eine Verbreiterung der vorhandenen Kappe ist bei diesem Bautyp von Brücke nicht möglich. Aus diesem Grund soll alternativ mit den Planungen zum Neubau der Zennflutbrücke bei Wilhermsdorf begonnen werden, um zukünftig einen mind. 2,5 Meter breiten Radweg auch über das Brückenbauwerk zu führen. Der Streckenzug ist als Ortsdurchfahrt definiert und somit liegt die Baulast beim Markt Wilhermsdorf. Erst wenn eine Gegenüberstellung der hier möglichen Bauausführungen erstellt wurde, kann den Gremien wieder entsprechend berichtet werden.

3.8 FÜ 11 Zennbrücke Langenzenn

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 ist somit technisch notwendig und sinnvoll. Die bisherige Kostenschätzung belief sich auf 600.000 €.

Der Umbau der Brücke und der Ausbau der Würzburger Straße sollen als Gesamtmaßnahme realisiert werden. (siehe auch III 3.4)

4 Geh- und Radwegemaßnahmen

4.1 FÜ 14 Geh- und Radweg Großweismannsdorf - Anwanden

Dieser Radweg befindet sich schon sehr lange im Bauprogramm des Landkreises.

Es ist vorgesehen, den Radweg in zwei Abschnitten zu realisieren. Ursprünglich sollte der Bauabschnitt I (Anwanden-Sichersdorf) im Jahr 2017 und der BA II (Sichersdorf-Großweismannsdorf) im Jahr 2018 umgesetzt werden.

Die erforderlichen Haushaltsmittel wurden in den Vorjahren schon bereitgestellt, jedoch konnte der Grunderwerb bis heute nicht abgeschlossen werden.

Die Verhandlungen werden aber weitergeführt. Sofern diese erfolgreich sind, kann der Weg baulich angegangen werden.



Der BA 2 von Siechersdorf bis Großweismannsdorf soll erst wieder in Angriff genommen werden, wenn der BA 1 realisiert worden ist.

Sobald sich eine Realisierbarkeit abzeichnet, soll den Gremien erneut berichtet werden.

4.2 FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2027)

Die aktuelle Vorzugsvariante sieht den Bau einer Unterführung unter dem B8-Anschlussstellenast vor, wodurch Fußgänger und Radfahrer gesichert auf einen gemeindlichen Feldweg geführt werden könnten.

Der Vorteil dieser Variante liegt darin, dass der Einbau des Wellstahlrohrs als Radwegunterführung als Änderung einer Kreuzung gilt und die drei beteiligten Äste (Langenzenn, Landkreis, Bund) an den Kosten des Umbaus beteiligt sind. Eventuell gelingt auch eine komplette Kostenübernahme durch den Bund für das Kreuzungsbauwerk.



Abbildung: Zukünftiger BA 3 des Radweges Cadolzburg – Langenzenn

Die detaillierte Planung zur Kreuzungsmaßnahme erfolgte bereits im Rahmen eines Sanierungsvorentwurfes für die B8 zwischen Langenzenn und Horbach. Der Sanierungsentwurf hat nun 5 Möglichkeiten einer Querung der B8 aufgezeigt. Die weitere Planung wird bis 2026 nach Abstimmung mit der Stadt Langenzenn erstellt und könnte frühestens 2027 bei der Sanierung der B8 ausgeführt werden.

4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr

Diese Radwegverbindung 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. Mit der Erstellung der Grunderwerbspläne hat sich allerdings gezeigt, dass die Lage der dortigen Kreisstraße z.T. erheblich von den katastermäßigen Grenzen abweicht, so dass im Zuge dieses Radwegebaus auch auf der anderen Straßenseite hoher Reinigungsbedarf vorhanden ist. Nach Aktenlage wurde die Kreisstraße um das Jahr 1970 hier ausgebaut, ohne dass eine Vermessung erfolgte, bzw. entsprechende Kaufverträge abgeschlossen wurden.

Der Grunderwerb gestaltet sich jedoch insbesondere im Nachbarlandkreis schwierig, weshalb Umplanungen erforderlich sind.

Nachdem es sich hier um ein interkommunales Projekt handelt, können sich durch den Abstimmungsprozess mit dem Nachbarlandkreis zukünftig auch Änderungen ergeben.

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



Eine Planungsvereinbarung wurde von allen beteiligten Akteuren im März 2021 unterschrieben.

In der Stadt Fürth ist das „Projektteam Wachendorfer Weg“ für die Planung des Radweges verantwortlich, jedoch gibt es dort massive Personalengpässe, die das Projekt immer wieder verzögern.

Aktueller Stand: Der Bahnübergang wurde von der Deutschen Bahn in gleicher Weise wie der alte Übergang saniert und neu gebaut. Aufgrund der wasserrechtlichen Situation in diesem Gebiet wurden die Planungen seitens der Stadt Fürth nicht weitergeführt, da dies mit hohen Kosten verbunden wäre. Aus diesem Grund konnte auch während der Bauarbeiten der Deutschen Bahn keine separate Geh- und Radweg-Überquerung realisiert werden.

Aufgrund der schleppenden Entwicklung dieses Projekts ist der Realisierungszeitpunkt noch nicht absehbar.

4.5 FÜ 11 Geh- und Radweg Keidenzell-Kirchfarnbach

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. Mit dem Markt wurden zwischenzeitlich auch Varianten mit einer teilweisen Führung über bestehende Feldwege diskutiert, auch diese wären nach Aussage der Regierung wohl förderfähig.

Ursprünglich geschätzte Gesamtkosten 1.300.000 €. Im Radwegkonzept ist diese Verbindung mit der Priorität 2 versehen. Es sind bisher noch keine konkreteren Planungen vorhanden.

4.6 FÜ 15 Geh- und Radweg Ammerndorf – Buttendorf – Roßtal

Im Bereich Buttendorf wird immer wieder der Wunsch gegenüber dem Landkreis formuliert, für den KFZ Verkehr eigene Abbiegespuren im Zuge der Kreisstraße anzulegen. Die Straßenbauverwaltung hat hier bisher immer die fachliche Einschätzung vertreten, dass eine Abbiegespur nur mit einer Bündelung der Zufahrten möglich ist. Zusätzlich fehlt auf diesem Abschnitt der Kreisstraße ein durchgehender straßenbegleitender Geh- und Radweg. Im Bereich zwischen Roßtal und Buttendorf ist dieser vorhanden.

Die bisher bevorzugte Radverbindung läuft daher von Roßtal bis Buttendorf auf dem straßenbegleitenden Geh- und Radweg westlich der Kreisstraße, ab Buttendorf wird meist die Verbindung über die GVS über Neuses (östlich der Kreisstraße) genutzt. Diese Verbindung ist kaum umwegig und stieß bei den Radfahrern bisher auf hohe Akzeptanz.

In der Summe wären das drei Teilprojekte, die aber nur als Gesamtplanung betrachtet werden sollten, wobei dem Geh- und Radweg hier wohl nicht die höchste Priorität zugemessen werden kann.

Zu diesem Projekt existieren bereits erst planerische Überlegungen, die jedoch erst noch weiterentwickelt werden müssen.

4.7 FÜ 21 Geh- und Radweg Obermichelbach – Niederndorf

Das Radwegekonzept hat diesen Weg mit einer Priorität von 2 vorgeschlagen. Allerdings gibt es hier schon seit einigen Jahren Überlegungen, ob dieser Streckenabschnitt mittelfristig nicht zur Gemeindeverbindungsstraße, bzw. noch weiter abgestuft werden kann. Der weitere Fortgang dieser Abstufung hängt von der geplanten Südumgehung von Herzogenaurach ab.

Konkrete Planungen wurden bisher nicht angestellt. Der weitere Verlauf der Baumaßnahmen im Nachbarlandkreis und deren Auswirkungen müssen abgewartet werden, um weiter über dieses Projekt befinden zu können.

4.8 FÜ 11 Geh- und Radweg Langenzenn – Kirchfembach

Auch dieser Weg entstammt dem Radwegekonzept (Priorität 2). Im Rahmen dieses Planungs- und Bauprogramms ist die Machbarkeit dieser neuen Geh- und Radwegeverbindung zu prüfen. Auf Grund der aktuell in Entwicklung durch die Stadt Langenzenn befindlichen Vorhaben auf dem Gebiet der alten Ziegelei und der geplanten Zusammenlegung mehrere

Bahnübergänge in Langenzenn, ist die weitere Entwicklung dort derzeit aber noch nicht abzusehen. Eine Radwegeführung entlang der bisherigen Kreisstraße ist aufgrund der teilweise sehr hoher Steigung und der gegebenen Topographie nicht richtliniengemäß möglich, so dass hier auch eine zumindest abschnittsweise Verlegung der Kreisstraße selbst mit zu berücksichtigen sein wird.

4.9 FÜ 16 Geh- und Radweg Keidenzell – Schwadermühle

Auch dieser Weg entstammt dem Radwegekonzept, hier werden immer wieder Einzelvorschläge im Zuge der fehlenden durchgängigen Radwegeverbindung zwischen Schwadermühle und Keidenzell im Zuge der FÜ 16 aufgeführt. Da es bisher ausreichend parallel zur Kreisstraße verlaufende öffentliche Wege ohne bzw. mit kaum Verkehrsbelastung gibt, war die Notwendigkeit für eine eigene straßenbegleitende Radwegeinfrastruktur bisher nicht gegeben.

Da nun aktuell auf dem Gemeindegebiet von Langenzenn und Cadolzburg im Zuge der FÜ16 neue Bauvorhaben im Rahmen von Bebauungsplanverfahren entstehen, sollte eine Konzeption erstellt werden, die sicherstellt, dass diese West-Ost Achse für den Radverkehr dauerhaft gesichert werden kann. Im Rahmen einer Variantenuntersuchung soll erarbeitet werden, welche zukünftige Führungsform zwischen Keidenzell und Schwadermühle umgesetzt werden soll. Straßenbegleitend oder abseits der Straße auf parallel verlaufenden Feldwegen.

Die Kreisstraße FÜ 16 ist eine sehr schwach belastete Straße. Der DTV (2015) betrug hier nur 1.064 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 45 Kfz/24h. Im Radwegekonzept sind hier einzelne Abschnitte (z.B. Greimersdorf-Schwadermühle) lediglich in Priorität 3 eingestuft. Die Gesamtlänge beträgt hier (mit Ortsdurchfahrten) über 5 km, so dass mit entsprechend hohen Baukosten gerechnet werden muss

Diese Maßnahme konnte seit der letzten Fortschreibung des Bauprogramms noch nicht näher betrachtet werden.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt von den auf der Zukunftsliste aufgeführten Maßnahmen Kenntnis.

Generelle Anmerkung zu den Maßnahmen:

Trotz der bereits mit letzter Fortschreibung erfolgten Streckung und Fokussierung des Bauprogramms bleibt dieses, was die verfügbaren Kapazitäten in Planung und Grunderwerb betrifft, sehr ambitioniert. Zusätzlich bleiben die finanziellen Rahmenbedingungen auch im Haushaltsjahr 2026 kritisch.

Aus diesem Grund liegt der Schwerpunkt auch in dieser Fortschreibung wieder auf der Abrechnung der bisherigen Ausbaumaßnahmen und der Durchführung der Bestandserhaltungsmaßnahmen. Die nun im Bauprogramm nicht mehr mit einem Zieldatum aufgeführten Maßnahmen bleiben weiterhin auf der Zukunftsliste erhalten. Sobald sich die aktuellen Rahmenbedingungen ändern, kann so flexibler auf zukünftige Anforderungen und sich ergebende Möglichkeiten reagiert werden.