Landkreis Fürth
LeistungsFähig. LebensFroh.

Landratsamt
Amtsperiode 2026/2032

Büro des Landrats
**Ann Heine**

Im Pinderpark 2
90513 Zirndorf

Telefon: 0911-9773-1017
a-heine@lra-fue.bayern.de

# Presseinformation

zur 3. Sitzung des Bauausschusses
am 23.09.2026

## TOP 3

**Antrag AfD-Fraktion vom 19.05.2026 zum Straßen-, Geh- und Radwegebauprogramm 2026/2027**

**Sachverhalt:**
Mit E-Mail vom 19.05.2026 stellte die AfD-Kreistagsfraktion den Antrag, das beschlossene Straßen- und Radwegebauprogramm für die Jahre 2026/2027 mit sofortiger Wirkung zu stoppen und alle noch nicht begonnenen Maßnahmen des Programms einer Prüfung zu unterziehen. Im Rahmen der Prüfung sollen insbesondere die jährlichen Unterhaltsfolgekosten ermittelt werden, die den Ergebnishaushalt belasten. Über die Wiederaufnahme einzelner Maßnahmen soll der Kreistag gesondert nach Vorlage der Prüfergebnisse entscheiden.
Die Verwaltung hat den Antrag eingehend geprüft und nimmt dazu wie folgt Stellung:

**Zu 1: Sofortiger Stopp des Straßen- und Radwegbauprogramms**

Zum Zeitpunkt der möglichen Beschlussfassung (07.10.2026) werden die für 2026 vorgesehenen Maßnahmen entweder bereits vollständig abgeschlossen sein (Meistereimaßnahme 2026 Roßtal), bzw. baulich bereits weit fortgeschritten sein (Anbau Linksabbiegespur Obermichelbach, Deckenbau FÜ 17 Obermichelbach-Landkreisgrenze mit Oberbauverstärkung). Insoweit könnten nur die Maßnahmen, die bisher für 2027 vorgesehen sind, noch angehalten werden.

Für 2027 sind zwei Maßnahmen konkret vorgesehen. Dies ist zum einen der Neubau eines Kreisverkehrs in Veitsbronn, der nach letzter Kostenfortschreibung bei ca. 1,39 Mio. Euro Gesamtkosten liegen dürfte. Hiervon wären die Zuwendungen abzuziehen (45%), des Weiteren teilen sich der Landkreis und die Gemeinde die restlichen Kosten jeweils hälftig. Die tatsächlich vom Landkreis zu tragenden Baukosten werden sich somit auf ca. 382.250 Euro belaufen, bei einer regelmäßigen Abschreibungsdauer i.H.v. 19 Jahren ergäbe sich hier eine jährliche Belastung der kreisangehörigen Kommunen i.H.v. ca. 20.118 Euro p.a. für die nächsten 19 Jahre.
Die planerischen Vorarbeiten für diese Maßnahme laufen bereits seit mehreren Jahren, mit Abbruch der Maßnahme würde sämtliche Vorarbeiten verloren gehen. Dies betrifft auch weitergehende Vorleistungen der Gemeinde, da von dortiger Seite umfangreichere Kanalbauarbeiten ergänzend und in enger Abstimmung mit der Kreisverkehrsbaumaßnahme mitdurchgeführt werden müssen.

Die zweite Maßnahme soll der Bau eines Geh- und Radweges von Tuchenbach nach Höfen werden. Die aktuellste Kostenschätzung liegt hier bei Gesamtkosten i.H.v. 1.207 Mio. Euro, die ebenfalls zuwendungsfähig sind, so dass hier abschließend mit einer Nettobelastung i.H.v. ca. 664.187 Euro (45% Zuwendungen bereits abgezogen) gerechnet werden muss, was bei 19 Jahren Abschreibungsdauer die Kreisumlage mit jährlich ca.34.957 Euro belasten wird.

Die finanziellen Auswirkungen dieser beiden Investitionsmaßnahme auf die Kreisumlage der nächsten Jahre können daher als marginal bezeichnet werden (aus Basis Umlagekraft 2026 wirken sich diese zusammen i.H.v. 0,03 %-Punkten aus). Bei beiden Maßnahmen handelt es sich zudem um gemeinschaftliche Maßnahmen (mit der Gemeinde Veitsbronn sowie dem Landkreis Erlangen-Höchstadt), so dass ein Rückzug aus diesen Maßnahmen auch die jeweils andere Gebietskörperschaft mit treffen würde. Für beide Maßnahmen sind bereits entsprechende Planungskosten, Kosten für Voruntersuchungen sowie erheblicher zeitlicher Aufwand im Grunderwerb entstanden, die bei Projektaufgabe verloren wären. Insoweit beginnen Baumaßnahmen natürlich schon weit vor dem eigentlichen Spatenstich.

Zu diesen Ausgaben kommen jährlich noch die Kosten der Unterhaltsmaßnahmen, insbesondere der jährlichen Deckenbaumaßnahmen i.H.v. ca. 450.000 Euro. Diese wirkt sich unmittelbar in voller Höhe auf die jeweilige Kreisumlage aus.

Der Landkreis Fürth plant seine jährlichen Unterhaltsmaßnahmen auf Grundlage einer regelmäßig wiederkehrenden Zustandserfassung und -bewertung (ZEB), so dass hier stets die akut notwendigsten Maßnahmen zuerst angegangen werden. Die Zustandsnoten und Prioritäten aus der ZEB zeigen dabei deutlich, dass der Landkreis mit seinem bisherigen jährlichen Deckenbaubudget schon bisher sehr knapp kalkuliert. Eigentlich wären hierfür mehr finanzielle Mittel notwendig, um einen insgesamt guten Straßenzustand zu erhalten. Das Deckenbaubudget konnte in den vergangenen Jahren regelmäßig eingehalten werden.

Die Erhaltung seiner Kreisstraßen ist eine Pflichtaufgabe des Landkreises, die Verkehrssicherheit muss zwingend stetig gewährleistet werden. Insoweit besteht beim Straßenunterhalt kaum Einsparpotential. Ein weiterer wesentlicher Gesichtspunkt beim Straßenunterhalt ist die Vermeidung zukünftig noch teurerer Sanierungsmaßnahmen. Straßenschäden lassen sich anfangs noch relativ kostengünstig Instandsetzen. Werden Schäden über mehrere Jahre nicht behoben, verschlechtert sich der Straßenzustand regelmäßig so stark, dass Vollsanierungen erforderlich werden, die dann natürlich erheblich teurer ausfallen, was auch rein betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll ist.

Bereits mit der Fortschreibung des Bauprogramms 2025ff hat der Landkreis seinen Fokus im Tiefbaubereich – insbesondere mit Blick auf die damals bereits absehbare Verschlechterung der finanziellen Lage –auf Unterhaltsmaßnahmen konzentriert und die meisten Investitionsvorhaben auf die Zukunftsliste verschoben. Verglichen mit den Jahren zuvor, in denen regelmäßig 3-5 Investitionsmaßnahmen p.a. durchgeführt worden sind, ist deren reine Anzahl schon auf 1-2 Maßnahmen p.a. reduziert worden, was absehbar auch in den kommenden Jahren so bleiben wird.
Insoweit wurde das Straßen- und Radwegbauprogramm bereits im vorletzten Jahr an die aktuelle Entwicklung angepasst.

Über das Jahr 2027 hinaus ist aktuell noch keine weitere Tiefbaumaßnahme zur Durchführung beschlossen.

**Zu 2: Alle noch nicht begonnenen Maßnahmen werden einer ordentlichen Prüfung unterzogen**

Die Maßnahmen im Bauprogramm sind sachlich und fachlich geprüft, in ihrer Notwendigkeit begründet, in großen Teilen aber noch nicht abschließend durchgeplant. Zwar enthält die derzeitige Zukunftsliste auch Maßnahmen (insbesondere im Radwegebereich aus dem Radverkehrskonzept kommend), die aktuell noch nicht diese fachliche Prüfung durchlaufen haben, allerdings stehen diese in den nächsten Jahren auch nicht zum Bau an und verursachen somit bis zu einer tiefergehenden Prüfung auch keine Kosten. Eine abschließende und belastbare Bewertung der Sinnhaftigkeit einer Maßnahme, setzt insoweit einen ausreichenden Planungsstand voraus, der wegen des damit einhergehenden erheblichen Aufwands für die meisten sich im Bauprogramm enthaltenen Maßnahmen aktuell nicht vorliegt und auch nicht zu leisten ist.

Die Prüfung dieser Maßnahmen auf deren fachliche Notwendigkeit erfordert umfangreiches technisches Fachwissen zur Einschätzung von Straßenzustand und verkehrlicher Notwendigkeit. Der Landkreis kauft sich diese Expertise seit 1999 beim Staatlichen Bauamt Nürnberg ein, entsprechend qualifiziertes Personal ist beim Landkreis hierfür gar nicht vorhanden. Das notwendige technische Hintergrundwissen, das eine Sparkommission oder ein anderes Gremium des Landkreises zwingend benötigt, um über die Sinnhaftigkeit einer Baumaßnahme fundiert zu befinden, müsste daher extern aufgetan oder mühevoll selbst durch die Entscheider zusammengetragen werden. Zwar erscheint es durchaus legitim, die Reihenfolge der durchzuführenden Baumaßnahme auch politisch zu steuern, die grundsätzliche Einschätzung, welche Maßnahmen aus technischer Sicht durchgeführt werden müssen und welche nicht, sollte jedoch weiterhin anhand einer fachlich fundierten Einschätzung erfolgen. Die meisten Maßnahmen im Tiefbaubereich (ausgenommen Radwegeneubauten) sind auch keine echten Neubauten, sondern dienen primär dem reinen Substanzerhalt, bzw. einer Substanzverbesserung und sind daher mehr oder weniger unvermeidbar, bzw. alternativlos.

**Zu 3: Unterhaltsfolgekosten im Ergebnishaushalt ermitteln**

Seit mehreren Jahren wird das Straßen- und Radwegbauprogramm durch Übersichtslisten ergänzt, in denen die voraussichtlichen tatsächlichen Belastungen des Kreishaushalts prognostiziert werden („Bunte Listen“). Auf dieser Grundlage lässt sich bereits heute nachvollziehen, welche finanziellen Auswirkungen die vorgesehenen Baumaßnahmen voraussichtlich auf die Kreisumlage haben. Unterhaltsmaßnahmen schlagen sich unmittelbar 1:1 auf die Kreisumlage des jeweiligen Jahres nieder, Investitionen über die jeweiligen Abschreibungen (meist 19 Jahre, bei Brückenneubauten 33 Jahre), sowie ggfs. etwaigen Finanzierungskosten. Insoweit wäre dieser Antragspunkt keine große Veränderung. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass auch neue Infrastruktur im Laufe ihrer Abschreibungsdauer Unterhalt verursacht, der dann wieder in die Kreisumlage fließt. Dieser ist vorab kaum bestimmbar, was es schwierig machen würde, diesen zu berücksichtigen. Bei allen Arten von Erneuerungsvorhaben müsste zudem bestimmt werden, welche Einsparungen diese in zukünftigen Haushalten haben, da neuere Bauwerke regelmäßig den sonst anfallenden Unterhaltsaufwand reduzieren.

**Zu 4: Über Wiederaufnahme einzelner Maßnahmen entscheidet der Kreistag gesondert**

Die abschließende Entscheidung darüber, welche Maßnahme zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden soll, hat der Kreistag bereits im Rahmen jeder Fortschreibung des Bauprogramms getroffen. Dass Maßnahmen verschoben, gestrichen oder neu in das Bauprogramm aufgenommen werden, stellt dabei keinen Ausnahmefall, sondern den Regelfall dar. Der vorliegende Beschlussvorschlag bringt insoweit keine wesentliche Neuerung.

**Ergänzende Anmerkung zu den in der Begründung des Antrags genannten Ausführungen zum Radwegekonzept.**

Das Radwegekonzept wurde baulastträgerübergreifend erstellt, d.h. nur ein untergeordneter Teil der dort genannten Maßnahmen treffen finanziell auch den Landkreis, bzw. können von diesem beschlossen werden. Hier sind alle Radwegemaßnahmen von Bund, Freistaat, Landkreis und den jeweiligen Gemeinden zusammengefasst. Das Radwegekonzept sollte daher als Diskussions- und Planungsgrundlage für die Zukunft gesehen werden. Die dortigen Kosten sind auch nur sehr grobe Kostenschätzungen, die in ihrer Höhe erheblich abweichen können. Das Radwegkonzept stellt daher nur die Projektion eines optimierten Zielradwegenetzes dar und ist kein konkretes Bauprogramm.

Seit dem Beschluss des Radwegekonzepts ist kein weiterer Radweg in der Baulast des Landkreises gebaut worden, der nicht schon vorher im Bauprogramm des Landkreises enthalten

war. Im Wesentlichen wurden bislang hier insbesondere Optimierungsmaßnahmen am bestehenden Radwegenetz durchgeführt, keine Neubaumaßnahmen. Von den sich zwischenzeitlich auf der Zukunftsliste befindlichen möglichen Radwegeprojekten, die dem Radverkehrskonzept entstammen ist auch keines konkret zur Ausführung vorgesehen, die meisten sind noch nicht einmal abschließend auf Sinnhaftigkeit und Machbarkeit geprüft. Insoweit wurden hier auch bisher keine Ausgaben beschlossen, die die umlagezahlenden Kommunen belasten. Der damals kommunizierte finanzielle Gesamtumfang i.H.v. 100 Mio. Euro kommt daher nur zusammen, wenn alle Maßnahmen aller Baulastträger auch in vollem Umfang zu den damals genannten Kosten umgesetzt werden und stellt keine Belastungsvorhersage für den Landkreishaushalt dar.

Nachdem auch zukünftig der Kreistag über jede Radwegebaumaßnahme des Landkreises einzeln zu befinden hat, muss klargestellt werden, dass allein durch den bestehenden Beschluss des Radwegekonzepts noch keine konkrete Ausgabe festgelegt worden ist, die Einstellung des Konzepts, in Ermangelung eines Charakters als Bauprogramm, folglich auch keine konkrete Entlastung für die Kreisumlage bringen wird.

Es ist vor diesem Hintergrund daher festzustellen, dass seitens der Verwaltung der vorliegende Antrag nicht geeignet erscheint, die in der Begründung des Antrags aufgeführten Einsparungen zu erreichen oder sonst zu wesentlichen Einsparungen beizutragen. Diese Betrachtung schließt den für die beantragten zusätzlichen Prüfungen und Betrachtungen aufzuwendenden Personaleinsatz eigener oder extern beizuziehender Kräfte noch gar nicht ein.

Auch die Begründung des Antrags ist hier widersprüchlich, soweit dort festgestellt wird, dass der öffentliche Investitionsrückstand in der Straßeninfrastruktur erheblich sei und eine Streichung einzelner Projekte diese Entwicklung noch verstärken würde. Die Aussagen zum Radverkehrskonzept sind ebenfalls unzutreffend, da dies kein mit verbindlicher Kostenfolge beschlossenes Bauprogramm darstellt. Der Beschlussvorschlag und die Antragsbegründung sind hier inkonsistent.

Die mit Fortschreibung des Bauprogramms 2025 ff eingeführte Verkürzung des Planungszeitraums, die im Endeffekt nur die im darauffolgenden Jahr vorgesehenen Maßnahmen konkret beschließt, lässt bereits heute eine stark kosten- und haushaltslagenoptimierte Maßnahmenabwicklung zu. Diese Vorgehensweise lässt auch kurzfristige Änderungen, die regelmäßig nicht über lange Zeit vorausplanbar sind zu und ermöglicht auch Maßnahmen erst später zu realisieren. Diese Flexibilität erscheint auch zwingend notwendig, wie das neu hinzugekommene Projekt „Regelkonformer Ausbau der Kreisstraße FÜ 8 Tuchenbach“ verdeutlicht. Zum jetzigen Zeitpunkt Maßnahmen auszusortieren, die noch nicht vollumfänglich oder noch gar nicht bewertet wurden, erscheint daher wenig zielführend, zumal sich Prioritäten innerhalb einiger Jahre auch verschieben können. Die jetzige Handhabung mit dezidierter Beschlussfassung nur für das Folgejahr ermöglich dem Landkreis daher ein Maximum an Steuerungspotential und wirtschaftlicher Flexibilität.

Nachdem es dem Kreistag und seinen Gremien somit mit jeder Fortschreibung immer wieder selbst obliegt, die Maßnahmen des Folgejahrs konkret zu beschließen und damit die volle Haushaltskontrolle bei den Gremien liegt, das realisierbare Einsparpotential recht überschaubar bleibt und wesentliche Aspekte des Antrags bereits heute gängige Praxis sind, werden seitens der Verwaltung keine nennenswerten positiven Verbesserungen für den Landkreishaushalt gesehen.

Kurzfristig entstehen für die Ausarbeitung belastbarer Entscheidungskriterien zur Auswahl der einzelnen Projekte zudem erhebliche und zusätzliche Planungs- und Abwägungskosten, sofern diese Entscheidungen auf einer fundierten Tatsachenbasis getroffen werden sollen.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, den Antrag abzulehnen.

**Beschlussvorschlag:**
Der Bauausschuss empfiehlt dem Kreistag, den Antrag der AfD-Fraktion zum Straßen-, Geh- und Radwegebauprogramm vom 19.05.2026 abzulehnen.