

Die Fortschreibung des mittelfristigen Bauprogramms für Straßen und Geh- und Radwege umfasst den Finanzplanungszeitraum 2027 / 2028.

I	Vorbemerkungen.....	2
1	Allgemeine Themen	3
1.1	Radwegkonzept	3
1.2	Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen im Bestand	3
1.3	Befahrung Kreisstraßen.....	3
2	Infos zu laufenden Maßnahmen bis 2026	5
2.1	FÜ 17 Deckenbau Obermichelbach – Landkreisgrenze Vach	5
2.2	FÜ 17 Bau einer Linksabbiegespur Obermichelbach (2026)	6
2.3	Meistereimaßnahme 2026 – FÜ 15 Roßtal	7
II	Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2027 / 2028	9
1	Straßen- und Radwegebaumaßnahmen 2027.....	9
1.1	Meistereimaßnahme 2027 – FÜ 22 Roßtal – Clarsbacher Straße	9
1.2	FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2027) und ergänzender Ausbau der Kreisstraße FÜ 8 Tuchenbach - Landkreisgrenze	10
2	Geplante Maßnahmen 2028	15
2.1	FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA II	15
2.2	FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2028)	16
III	Zukunftsliste	18
3	Straßen- und Brückenbaumaßnahmen.....	18
3.1	FÜ 22 Ausbau der OD Weitersdorf – Dorferneuerung	18
3.2	FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn	19
3.3	FÜ 11 Ausbau Würzburger Straße – Langenzenn	19
3.4	FÜ 19 Ausbau Ortsdurchfahrt Zautendorf	20
3.5	FÜ 7 Ausbau Ortsdurchfahrt Veitsbronn	21
3.6	FÜ 18 Zennflutbrücke bei Wilhermsdorf	22
3.7	FÜ 11 Zennbrücke Langenzenn	22
4	Geh- und Radwegemaßnahmen.....	23
4.1	FÜ 14 Geh- und Radweg Großweismannsdorf - Anwenden.....	23
4.2	FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2029 möglich).....	23
4.3	FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr	24
4.4	FÜ 19 GVS Wachendorf – Fürth - Oberfürberg (Sachstand)	25
4.5	FÜ 11 Geh- und Radweg Keidenzell-Kirchfarnbach	26
4.6	FÜ 15 Geh- und Radweg Ammerndorf – Buttendorf – Roßtal	27
4.7	FÜ 21 Geh- und Radweg Obermichelbach – Niederndorf	28
4.8	FÜ 11 Geh- und Radweg Langenzenn – Kirchfarnbach.....	28
4.9	FÜ 16 Geh- und Radweg Keidenzell – Schwadermühle	29

I Vorbemerkungen

Das Straßen- und Radwegebauprogramm des Landkreises 2027/2028 orientiert sich an den verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen und auf priorisierte und auch tatsächlich realisierbare Projekte, die einen hohen Nutzen für die Bürger des Landkreises haben und einen nachhaltigen Beitrag für den Erhalt der Kreisstraßeninfrastruktur darstellen.

Weiterhin ist die finanzielle Belastung des Landkreises insbesondere durch bereits in nächster Zeit anstehende Hochbaumaßnahmen (Schulneubauten, Sanierungen) signifikant, so dass die finanziellen Spielräume im Landkreishaushalt absehbar in den nächsten Jahren gering ausfallen werden.

Vor diesem Hintergrund muss auch der Fokus des Bauprogramms zukünftig weiterhin 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 stehen aber alle Projekte der Zukunftsliste auch auf dem Prüfstand. Sollten sich die Rahmenbedingungen für den Landkreis in Zukunft verbessern oder verschlechtern, bzw. sich Änderungen an der technischen Priorität einzelner Maßnahmen ergeben, so können hier auch neue Projekte hinzukommen oder bestehende Maßnahmen wieder herausgenommen werden.

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

Wie schon im laufenden Bauprogramm soll auch im Jahre 2027 der Fokus auf zuwendungsfähigen Maßnahmen liegen, um damit die Kreisumlage speziell in 2027 zu entlasten und kommende Lasten besser auf die Zukunft zu verteilen, ohne den Substanzerhalt zu vernachlässigen. 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 Überblick über diese Maßnahmen und deren Kostenentwicklung zu gewährleisten.

1 Allgemeine Themen

1.1 Radwegekonzept

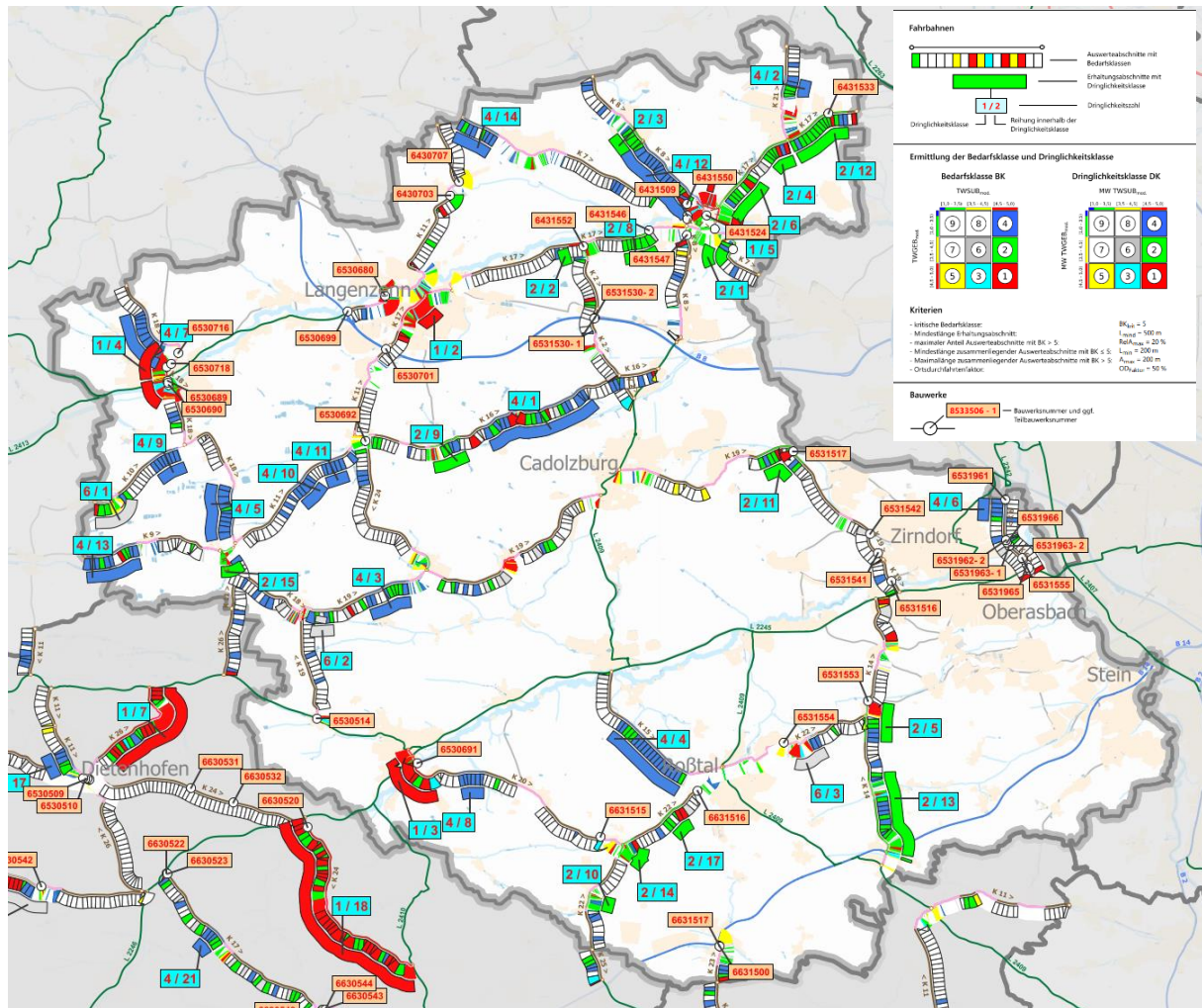
Das Radwegekonzept 2020/2021 des Landkreises Fürth wird auch zukünftig wesentlicher Bestandteil des Planungs- und Bauprogramms im Landkreis Fürth sein. Die meisten Sofortmaßnahmen, bzw. auch die meisten kurzfristigen Maßnahmen konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden, die wichtigsten baulichen Maßnahmen 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, so ist im Einzelfall im Zuge dieses Bauprogramms ein entsprechend höherer Haushaltsansatz für das betroffene Haushaltsjahr anzusetzen.

1.3 Befahrung Kreisstraßen

Der Landkreis Fürth hat 2023 im Zyklus der Staatlichen Bauämter seine Straßen im Zuge der „Zustandserfassung und -bewertung“ (ZEB) befahren und 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 17 Deckenbau Veitsbronn-Obermichelbach bzw. FÜ 17 Obermichelbach Vach). In der nachfolgenden Karte sind das die Projekte 2/6, 2/4, 2/12. Die Zahlen geben die Dringlichkeitsklasse und Reihenfolge in der Dringlichkeitsklasse wieder. Die Mindestlänge von Erhaltungsprojekten beträgt hierbei 0,5 km.



Vorschlag der Verwaltung:

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

2 Infos zu laufenden Maßnahmen bis 2026

2.1 FÜ 17 Deckenbau Obermichelbach – Landkreisgrenze Vach

Die Kreisstraße FÜ 17 zwischen Veitsbronn und Landkreisgrenze ist der Erhaltungsschwerpunkt der letzten drei Jahre. Vor der aktuellen Erhaltungsmaßnahme zwischen Obermichelbach und der Landkreisgrenze wurden bereits die Fahrbahndecke zwischen dem Kreisverkehr Obermichelbach und Veitsbronn erneuert und der dortige straßenbegleitende Radweg saniert. Die Meistereimaßnahme mit der Radwegeschleuse in Veitsbronn hat diesen Schwerpunkt abgerundet. Hauptgrund für den Sanierungsschwerpunkt ist die hohe Einstufung der FÜ 17 in der ZEB-Befahrung von 2019 und 2023. Das vorherrschende Schadensbild sind Risse in der Deckschicht und diverse Oberflächenschäden. Dadurch dringt Wasser in die tieferen Schichten der Straßenkörpers ein und zerstört sukzessive den bituminösen Oberbau. Bei einer jahrelangen Unterlassung einer Erhaltungsmaßnahme wäre der Oberbau nur noch durch einen kompletten Ersatz kostspielig zu sanieren.

Anders als bei den reinen Deckenbaumaßnahmen in den letzten Jahren wurde für diese Maßnahme nach Möglichkeiten gesucht, mit dem Projekt keine reine Erhaltung durchzuführen, sondern auch grundsätzliche verkehrliche oder bauliche Defizite zu beseitigen, um eine Förderfähigkeit durch die Regierung von Mittelfranken zu erreichen. Für die Erhaltungsmaßnahme 2026 war dies möglich. Eine Untersuchung des kompletten Straßenoberbaus hat ergeben, dass die nach Regelwerk notwendigen Aufbaudicken nicht durchgängig vorhanden waren, um der Verkehrsbelastung dauerhaft Stand zu halten. Mit der zusätzlichen Binderschicht im Hocheinbau konnte dieser Mangel beseitigt werden. Aus diesem Grund wurde für die Maßnahme ein Förderantrag gestellt und eine Förderung durch die Regierung von Mittelfranken bewilligt. Die Maßnahme wurde zusammen mit der nachfolgenden Maßnahme, Ausbau einer Linksabbiegespur, aus Synergiegründen kombiniert und befindet sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Bauprogramms in der Umsetzung.



Übersichtskarte Sanierungsabschnitt



Foto Beginn der Fräsarbeiten

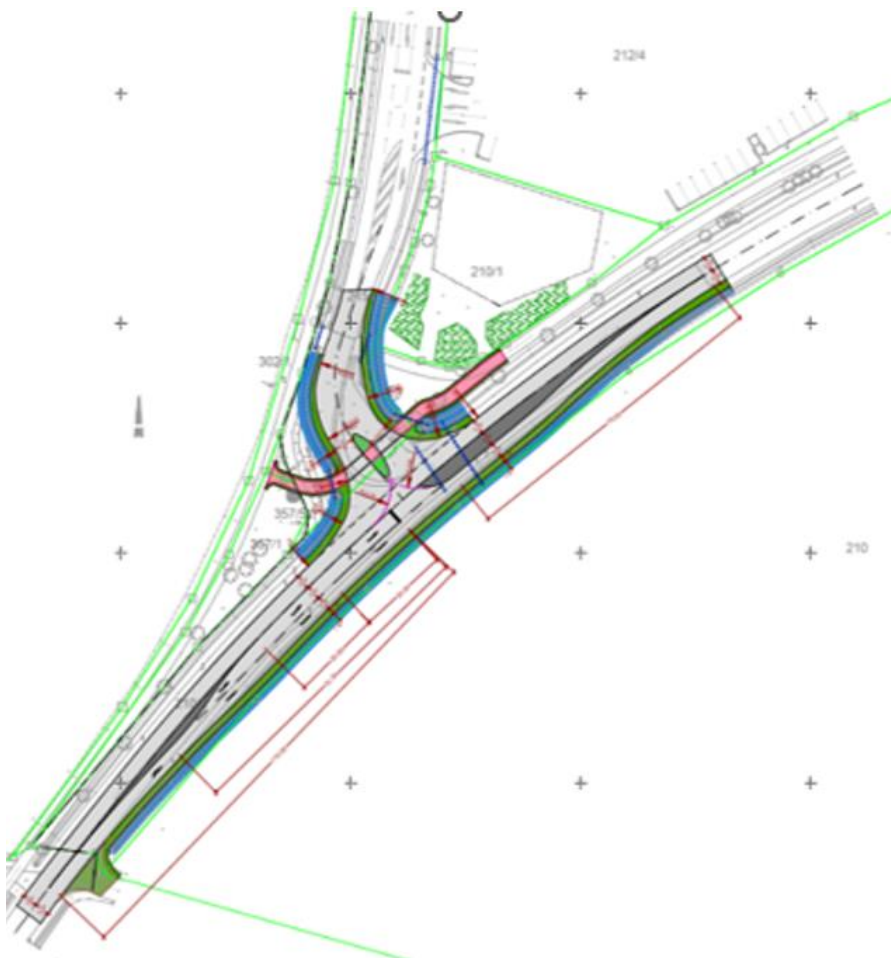
Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Programms waren die Deckenbauarbeiten bereits weitgehend abgeschlossen.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt die Information zur Kenntnis.

2.2 FÜ 17 Bau einer Linksabbiegespur Obermichelbach (2026)

Seit 2023 besteht der Wunsch der Gemeinde Obermichelbach den Knotenpunkt Obermichelbach 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 Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer geschaffen werden. Es handelt sich bei dem Knotenpunkt zwar um keine Unfallhäufungsstelle, jedoch ist er in der Vergangenheit vermehrt auffällig geworden. Insbesondere beim Abbiegen kam es in den letzten Jahren vermehrt zu Unfällen mit Schwerverletzten. Mit dem letzten Bauprogramm hat man sich für die Umsetzung der Maßnahme entschieden. Das Staatliche Bauamt Nürnberg hat die Maßnahme geplant, Fördermittel bei der Regierung von Mittelfranken beantragt und die Maßnahme auf Grund der räumlichen Nähe und den dadurch entstehenden Synergien zusammen mit dem Deckenbau Obermichelbach – Bauamtsgrenze ausgeschrieben.



Die ursprüngliche Kostenschätzung lag bei 1.430.700,00 €. Im Ergebnis konnte über die gemeinsame Ausschreibung ein niedrigerer Preis erzielt werden. Die Gesamtkosten der Maßnahme liegen aktuell bei 1.108.225,00 €, die sich wie folgt aufgliedern:

Kosten der Maßnahmen 2.1 und 2.2:

Baukosten gesamt, gem. Submissionsergebnis (Linksabbiegespur u. Deckenbau)	815.109,33 €
Markierung und Schutzplanke Deckenbau	140.000,00 €
Markierung Linksabbiegespur	10.000,00 €
Grunderwerb, Vermessung	8.000,00 €
Verwaltungskosten Lkr FÜ (14%)	135.115,31 €
Gesamt	1.108.224,64 €

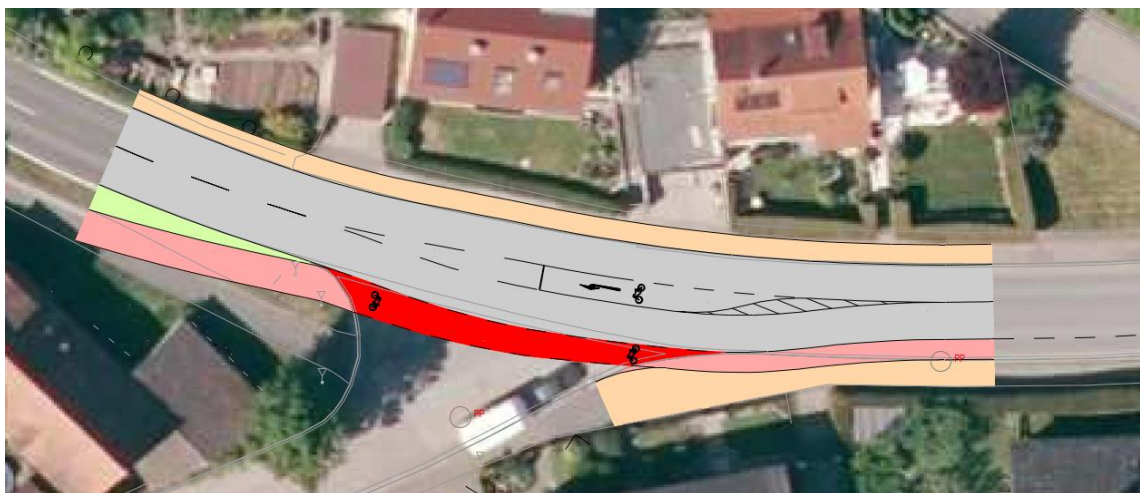
Dieser zweite Teil der Gesamtmaßnahme soll mit Einrichtung der BE-Fläche ab dem 14.09.2026, bzw. mit Beginn der eigentlichen Bauarbeiten ab dem 21.09.2026 durchgeführt werden und binnen 6 Wochen abgeschlossen werden können.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt die Information zur Kenntnis.

2.3 Meistereimaßnahme 2026 – FÜ 15 Roßtal

Am Ortseingang von Roßtal der FÜ 15 von Ammerndorf kommend, endet der straßenbegleitende Radweg stumpf an der Fernabrüster Straße. In Zusammenspiel mit dem Knotenpunkt Pelzleinstraße – Fernabrünster Str. befand sich eine sehr große unübersichtliche Asphaltfläche. Auch das Radwegekonzept 2020/2021 hat hier einen Mangel in der Radwegeinfrastruktur aufgezeigt. Das stark abfallende Gelände und die große Asphaltfläche führen immer wieder zu deutlich überhöhten Geschwindigkeiten. Im Rahmen der Meistereimaßnahme 2026 wurde mit der Strukturierung der Fläche in einzelne Fahrbeziehungen und dem Hervorheben des Radfahrers eine deutliche Reduktion der Geschwindigkeit und eine eindeutige und sicherer Führung des Radverkehrs geschaffen. Ähnliche Prinzipien wurden bereits bei der Meistereimaßnahme 2025 in Veitsbronn angewendet und sollen auch Gegenstand der Meistereimaßnahme 2027 sein.



Schematische Darstellung

Die fertige Maßnahme wurde im Juli 2026 dem Verkehr übergeben. Die Kosten der Meisteremaßnahme sind mit 40.000 € im veranschlagten Rahmen geblieben.



Foto der Verkehrsfreigabe der Meisteremaßnahme

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt die Information zur Kenntnis.

II Straßen- und Geh- und Radwegebauprogramm 2027 / 2028

1 Straßen- und Radwegebaumaßnahmen 2027

Wie in den Vorbemerkungen bereits angesprochen, soll im Jahr 2027 der Fokus auf der Kombination von Investiv- und Erhaltungsmaßnahmen liegen. Ziel soll dabei sein, trotz deutlich höherer Projektkosten die direkte jährliche finanzielle Belastung des Landkreises und der Landkreisumlage zu minimieren. Aus diesem Grund sind für das Jahr 2027 zwei Maßnahmen vorgesehen.

1.1 Meistereimaßnahme 2027 – FÜ 22 Roßtal – Clarsbacher Straße

Meistereimaßnahmen sind Baumaßnahmen, die unter Leitung der Straßenmeisterei durchgeführt werden. Für die Maßnahme selbst sind in der Regel keine größeren Planungsaufwände erforderlich. Meistereimaßnahmen werden in der Regel mit eigenen Mitarbeitern des Landkreises und nur sehr wenigen Fremdfirmen durchgeführt. Für die Planung und Durchführung dieser Maßnahmen muss der Landkreis keine Kostenpauschalen für an das Staatliche Bauamt zahlen.

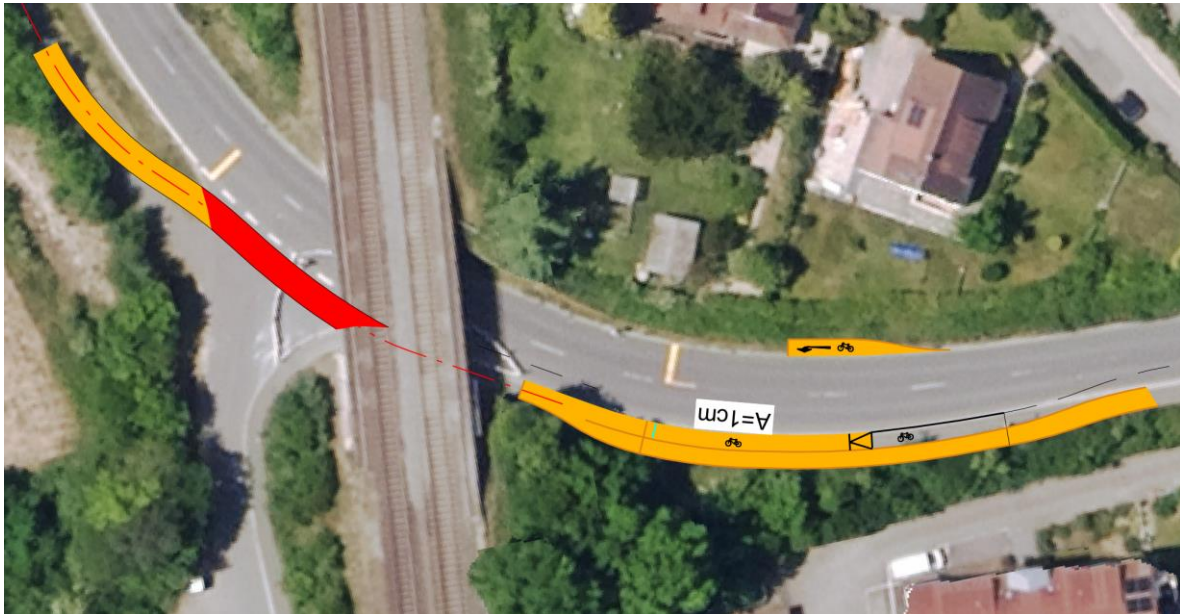
Für die Maßnahmen 2027 ist eine Fortführung der punktuellen Verbesserungen im Netz vorgesehen. Das umfangreiche Radwegekonzept von 2021 hat eine Vielzahl von punktuellen Verbesserungsvorschlägen im Kreisstraßennetz aufgezeigt. Ein Schwerpunkt ist hierbei der Beginn bzw. das Ende von separat geführten Radwegen, da hier eine besondere Gefährdung für den Radfahrer vorhanden ist. Durch das Anordnen einer Radschleuse, Querungshilfe, Roteinfärbung, eines baulichen oder markierten Rückenschutzes u.a. Instrumente können solche kritischen Fahrsituationen entschärft werden.

An der FÜ 22 von Clarsbach kommend am Ortseingang von Roßtal findet man vergleichbare Situationen, wie an der FÜ 15 von Ammerndorf kommend. Der straßenbegleitende Radweg endet stumpf am Sportplatzweg. Die Asphaltfläche ist unübersichtlich und es ist schon zu mehreren Beinahe-Unfällen gekommen. Das abfallende Gelände der FÜ 22 in Richtung des Ortseingangs in Verbindung mit der großen Asphaltfläche des Knotenpunktes 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 sicherere Führung des Radverkehrs erreicht werden. Dabei soll der Fahrradfahrer sicher mit einer Roteinfärbung über den Sportplatzweg geführt, in der Engstelle unter dem Brückenbauwerk auf dem heutigen Gehsteig geführt und im späteren Verlauf, gut sichtbar für den Kfz-Verkehr, über eine bauliche Radschleuse in den Verkehr der Kreisstraße sicher einsortiert werden.

Ähnliche Prinzipien wurden bereits bei der Meistereimaßnahme 2025 und 2026 angewendet. Die veranschlagten Kosten hierfür belaufen sich auf ca. 50.000 €

Derzeit erfolgen die Planung und Abstimmung aller Beteiligten. Nach Abstimmung mit allen Beteiligten soll die neue Radverkehrsführung im Rahmen der Meistereimaßnahme 2027 umgesetzt werden. Die nachfolgende Skizze stellt noch nicht das Endergebnis der Abstimmung

dar. Abhängig von der genauen Bauausführung ist ggfs. auch die Inanspruchnahme einer gemeindlichen Fläche erforderlich.



Vorschlag der Verwaltung:

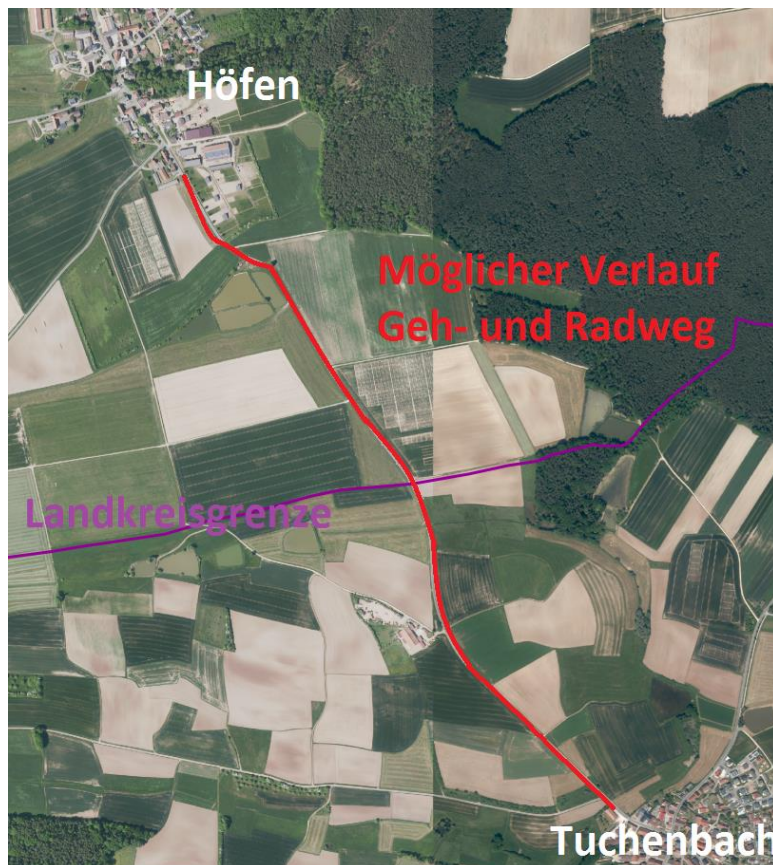
Der Landkreis stimmt der Durchführung der Meistereimaßnahme 2027 an der FÜ 22 in Roßtal mit einem geschätzten Kostenvolumen von 50.000 € zu.

1.2 FÜ 8 G+R Tuchenbach-Höfen (2027) und ergänzender Ausbau der Kreisstraße FÜ 8 Tuchenbach - Landkreisgrenze

Der Neubau des Geh- und Radweges wurde 2019 ins Bauprogramm aufgenommen. Der Bau dieses Weges ist jedoch nur gemeinsam mit dem Landkreis Erlangen-Höchststadt durchführbar, da eine Fortführung auch dort zwingend erforderlich ist.

Auch der Landkreis ERH hat an diesem Radweg großes Interesse. 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.

Das StBA hat der Tiefbauverwaltung vorgeschlagen, Planung und Bau des Weges aufzuteilen (analog FÜ 23 Geh- und Radweg 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.



Augrund vorheriger Hinweise der Gemeinde Tuchenbach auf zu erwartende Grunderwerbsprobleme ostseitig wurde der Weg auf der Westseite der Straße geplant.

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. Im August 2026 wurde der Förderantrag gestellt. Wenn die Maßnahme ins Förderprogramm der Regierung von Mittelfranken aufgenommen wird und der

Kreistag der Maßnahme zustimmt ist der Bau der Radwegeverbindung für 2027 realistisch.

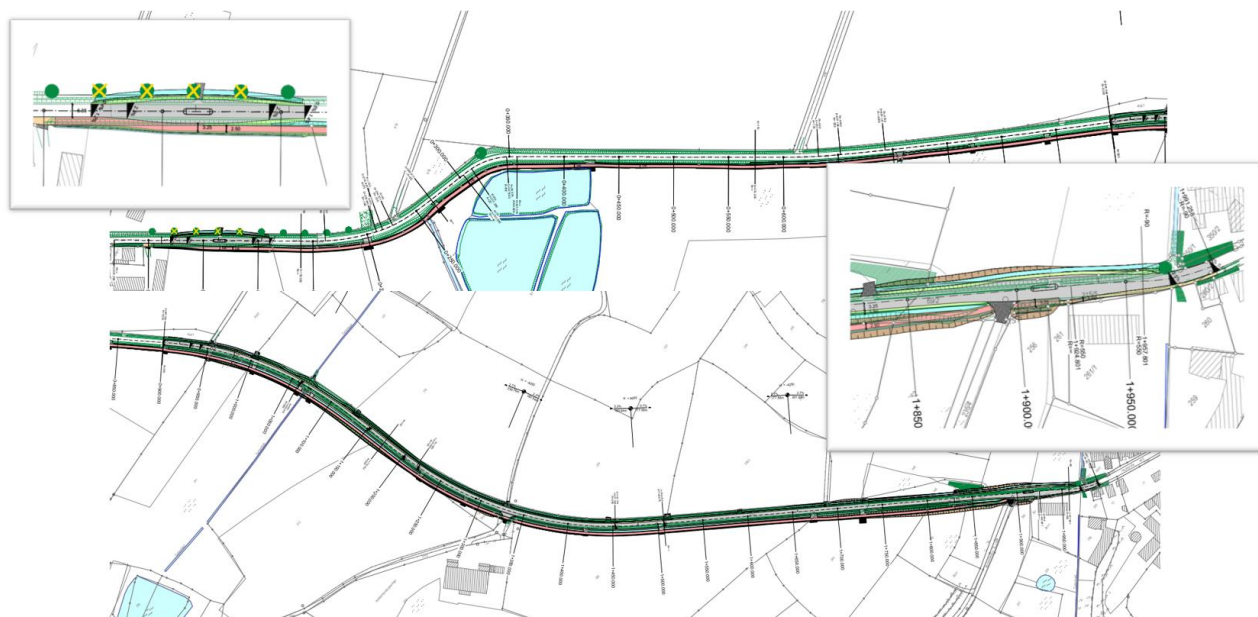
Besonderes Augenmerk ist jedoch auf die Kreisstraße zu lenken, da bereits in den Voruntersuchungen erhebliche Defizite deutlich wurden. Die Kreisstraße im Landkreis Erlangen – Höchststadt besitzt eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,0 Meter. Die Kreisstraße im Landkreis Fürth hingegen besitzt nur eine Fahrbahnbreite von unter 5,5 Meter. Dies bedeutet, dass im Begegnungsfall Bus / Bus bzw. Fahrzeug vergleichbarer Größe immer der eigentlich nicht befahrbare Seitenstreifen benutzt werden muss. Dies ist eine sehr unsichere Situation und entspricht nicht den anerkannten Regeln der Technik. Die Ränder des asphaltierten Oberbaus sind nicht auf diese Belastung ausgelegt, die Bankette sind hierdurch sehr unterhaltsintensiv. Aus diesem Grund ist die Kreisstraße im Landkreis Fürth deutlich stärker geschädigt als im Landkreis Erlangen-Höchststadt. Die Befahrungsergebnisse von 2023 zeigen ebenfalls, dass bereits ein starkes Rissbild vorhanden ist und absehbar in den nächsten Jahren eine umfangreichere Erhaltungsmaßnahme unausweichlich werden wird.



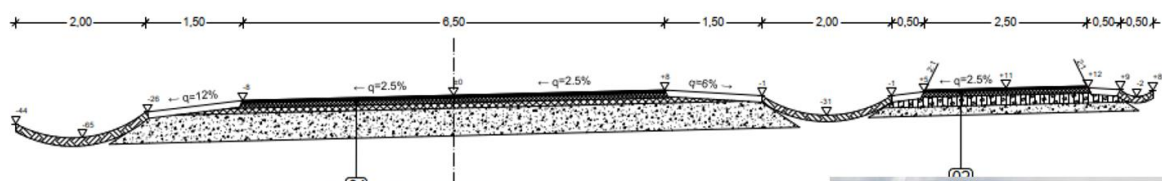
Beispiele Fahrbahnrisse FÜ 8

Mit einem reinen Deckenbau (nicht zuwendungsfähig) können die vorgenannten Minderbreiten und der schadhafte Fahrbahnaufbau allerdings nicht, bzw. nur temporär behoben werden, so dass auch dann ein Vollausbau (mit Regelbreite 6,50 m) über kurz oder lang ins Auge gefasst werden muss. Erschwerend kommt hinzu, dass die vorhandene Straßenentwässerung in Teilen funktionsunfähig ist und Straßenwasser auf die angrenzenden Felder abfließt, bzw. in den Straßengraben stehen bleibt, was mit einem reinen Deckenbau nicht zu beheben ist. Aus straßenbaulicher Sicht sollte daher die grundlegende Erneuerung der Kreisstraße hier gleich mit angegangen werden. Vergleichbar der Erhaltungsmaßnahme 2026 sollten der Neubau des Geh- und Radweges und der Ausbau der Kreisstraße in einer Maßnahme kombiniert werden um eine möglichst hohe Fördersumme zu erhalten und – wie das Submissionsergebnis der 2026er Maßnahmen belegt – auch kostenmäßig Synergieeffekte zu erzielen. Im Gegenzug kann auf eine reine Deckenbaumaßnahme in 2027 erneut verzichtet werden, was einer Minderbelastung der Kreisumlage von mindestens 450.000 € in 2027 entspricht.

Auf den nachfolgenden Graphiken sind die Grundsätze der Planung dargestellt. Es handelt sich um einen straßenbegleitenden Radweg, der auf der Westseite der Kreisstraße mit einem Abstand von in der Regel 2 Metern geführt wird. An den Ortseingängen von Tuchenbach und von Höfen sind jeweils Querungshilfen vorgesehen, um den Radfahrer sicher auf die Straßen zurückzuführen.



Übersichtslagepläne und Querungshilfen an den Ortseingängen



Regelquerschnitt geplant und Bestandsaufnahme Straße – im Landkreis Fürth ohne Mittelmarkierung wegen zu geringer Fahrbahnbreite

Die Kostenschätzung des planenden Ingenieurbüros lautet wie folgt:

Kostenanteil	Landkreis Erlangen-Höchststadt	Landkreis Fürth	Landkreis Fürth	Stadt Herzogenaurach	Gemeinde Tuchenbach	Gesamt
Beschreibung	Geh- und Radweg entlang ERH 13	Ausbau FÜ 8	Geh- und Radweg entlang FÜ 8	Gehweganschluss Höfen	Gehweganschluss Tuchenbach	
Grunderwerb	92.000,00 €	35.000,00 €	105.000,00 €	250,00 €	500,00 €	232.750,00 €
Baukosten netto	769.849,37 €	1.376.200,00 €	688.751,23 €	9.560,00 €	16.730,00 €	2.861.090,60 €
Nebenkosten netto (gem. Beiblatt)	115.477,41 €	192.668,00 €	96.425,17 €	1.434,00 €	2.509,50 €	408.514,08 €
Gesamtsumme netto	977.326,78 €	1.603.868,00 €	890.176,40 €	11.244,00 €	19.739,50 €	3.502.354,68 €
Mehrwertsteuer (19 %)	185.692,09 €	304.734,92 €	169.133,52 €	2.136,36 €	3.750,51 €	665.447,39 €
Gesamtsumme brutto	1.163.018,86 €	1.908.602,92 €	1.059.309,92 €	13.380,36 €	23.490,01 €	4.167.802,07 €
nicht zuwendungsfähige Kosten gem. Beiblatt (brutto)	141.452,13 €	235.998,28 €	136.594,29 €	2.422,84 €	4.145,37 €	520.612,91 €
Gesamtsumme förderfähig	1.021.566,73 €	1.672.604,64 €	922.715,63 €	10.957,52 €	19.344,64 €	3.647.189,16 €

Das Gemeinschaftsprojekt umfasst aktuell 4,17 Mio. € Projektkosten. Davon entfallen 2,97 Mio. € auf den Landkreis Fürth. Hiervon sind wiederum 2,60 Mio. € förderfähig. Noch nicht in den Kosten enthalten sind die Planungs- und Durchführungskosten (Verwaltungskosten), die gemäß Kreisstraßenvergütungsverordnung pauschal mit 14% auf die Baukosten gedeckelt sind. Für Straße und Radweg zusammen belaufen sich diese auf ca. 415.500 €.

Der Projektumfang ist damit doch erheblich, ist aus straßenbaulicher Sicht aber klar zu empfehlen. Zusätzlich schafft der komplette Neubau der Kreisstraße auch die Voraussetzung, dass am Straßenkörper in den nächsten 30 Jahren aus heutiger Sicht keine größeren Investitionen notwendig sind, was aufgrund der alternden Straßeninfrastruktur auch angeraten erscheint. Nur in Kombination beider Maßnahmen können die angestrebten Synergieeffekte erwartet werden.

Der Grunderwerb für diese Maßnahmen wurde für Straße und Radweg zusammen verhandelt und befindet sich in der finalen Phase. Es sind im Landkreis Fürth 18 Erwerbsgrundstücke mit 11 verschiedenen Eigentümern betroffen, bis auf 1 Eigentümer haben bereits alle zu den erforderlichen Grundstückabtretungen vorab ihre Zustimmung in Aussicht gestellt. Gegebenenfalls kommen noch weitere Flächen für den landschaftspflegerischen Ausgleich hinzu. Die Gemeinde Tuchenbach ist eng in die Grunderwerbsverhandlungen mit eingebunden.

Der Gemeinderat Tuchenbach hat der Maßnahme bereits einstimmig zugestimmt. Im Landkreis Erlangen-Höchststadt ist diese Maßnahme (dort nur Radweg) bereits grundsätzlich beschlossen. Im Oktober soll dort noch abschließend über die fortgeschriebene Kostenschätzung sowie den Grunderwerb beschlossen werden.

Vorschlag der Verwaltung:

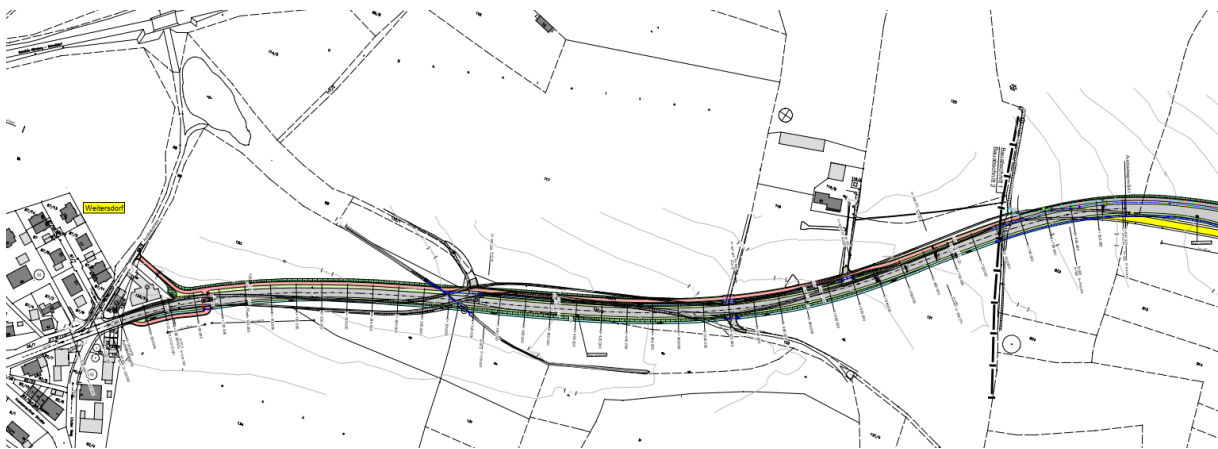
Der Landkreis stimmt der Erweiterung dieses Projekts um den Straßenbau an der FÜ 8 und der Durchführung des Gemeinschaftsprojektes 2027 mit dem Landkreis Erlangen Höchststadt, der Stadt Herzogenaurach sowie der Gemeinde Tuchenbach zu.

2 Geplante Maßnahmen 2028

2.1 FÜ 22 Ausbau Weitersdorf – Anwenden BA II

Der Bauabschnitt II Weitersdorf – Anwenden soll von der Zukunftsliste genommen werden und 2027 wieder beplant werden. Grund hierfür ist eine Sitzung der Teilnehmergeinschaft, die im Juli 2026 stattgefunden hat. Entgegen der bisherigen Beschlusslage hat sich nur die Teilnehmergeinschaft mit deutlicher Mehrheit für die Maßnahme ausgesprochen.

Aus diesem Grund werden die Planungen zum zweiten Bauabschnitt wieder weiterverfolgt.



BA II langgestreckte Variante mit geringerem Flächenverbrauch



Querungshilfe am Ortseingang von Weitersdorf

Ziel der Planungen ist, 2027 einen Förderantrag zu stellen, die notwendigen baurechtlichen Themen abzuclarbeiten und ab 2028 in die bauliche Realisierung zu gehen. Bei der Maßnahme handelt es sich um eine vergleichbare Maßnahme, wie sie für 2027 im Zuge der FÜ 8

vorgesehen ist. Neben dem Anbau eines straßenbegleitenden Radweges soll auch die Kreisstraße FÜ 22 regelkonform ausgebaut werden. Kosten für den Landkreis können 2027 nur im Rahmen des Grunderwerbs entstehen. Die anfallenden Planungskosten werden vom Freistaat Bayern vorfinanziert und am Ende der Maßnahme über die Verwaltungskostenpauschale abgerechnet.

Eine belastbare Kostenschätzung für diese Maßnahme liegt noch nicht vor.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis beauftragt die Verwaltung, die Planungen wieder aufzunehmen, den Grunderwerb zu tätigen, die baurechtlichen Voraussetzungen zu schaffen und 2027 einen Förderantrag zu stellen.

2.2 FÜ 17 Neubau Kreisverkehr Veitsbronn (2028)

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 Kreuzungsbe-

reich. Allerdings wäre es für den Landkreis auf der anderen Seite auch 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.

Auch das Radwegekonzept 2020 bietet hier Grundlagen für eine verbesserte Führung des Radwegenetzes im Zuge der Zenn.

Aus dem Radverkehrskonzept gilt es zusätzlich, den Rundverkehr im Zuge der Nürnberger Straße zu verbessern. Hierzu soll im ersten Schritt eine Markierungslösung favorisiert werden. Im zweiten Schritt ist ein 3,00 Meter breiter kombinierter Geh- und Radweg zu untersuchen. Da die Radwegeführung am Kreisverkehrsplatz deutlich verbessert werden soll, wird die Planung um diesen neuen Radweg erweitert. Eventuell kann hier mit einer Vorwegmaßnahme eine schnelle Verbesserung erreicht werden. Der Grunderwerb für die Maßnahme ist nach jetzigem Stand gesichert. Bevor die Maßnahme umgesetzt werden kann, müssen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen am gemeindlichen Kanal durchgeführt werden. Auf

Grund der Haushaltslage in der Gemeinde Veitsbronn konnten diese Maßnahmen bisher noch nicht durchgeführt werden und sind auch in 2027 noch fraglich. Die Maßnahme wurde daher auf das Jahr 2028 verschoben und setzt auch dann noch immer voraus, dass die Gemeinde ihre Vorarbeiten bis Ende 2027 durchführen kann.

Die aktuellste Kostenschätzung für die Maßnahme belief sich auf 1,22 Mio. € (Brutto ohne Planungs- und Bauleitungskosten), wovon der Landkreis die Hälfte der Gesamtsumme (abzüglich anteiliger Zuwendungen) zu tragen hat.

Vorschlag der Verwaltung:

Der Kreisverkehr an der FÜ 17 in Veitsbronn soll vorerst für 2028 vorgesehen werden.

Realisierbarkeitshinweis für die Maßnahmen 2.1 und 2.2:

Bei beiden Maßnahmen ist noch nicht abschließend gesichert, ob diese bereits in 2028 realisiert werden können. Dies ist zum einen umfangreichen noch zu erledigenden Vorarbeiten geschuldet zum anderen auch haushaltslagenabhängig. Beide Maßnahmen sollen daher soweit möglich weiterentwickelt werden, die weitergehende Beschlussfassung hierüber kann dann mit nächstjähriger Fortschreibung erfolgen.

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 (ALE) 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, die allerdings voraussichtlich nicht auf der vollen Ausbaulänge realisierbar sein wird. Im Zuge der Dorferneuerung sollen u.a. Gehwege im Zuge 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. In Einzelbereichen hat sich gezeigt, dass geplante Querungshilfen nicht realisierbar sind, die Fahrbahnbreite nicht überall mit 6 Metern realisierbar sein wird und insbesondere auch noch keine dauerhafte Lösung für die Führung des Radverkehrs, speziell in der Steigungsstrecke gefunden werden konnte. Aktuell befindet sich die Maßnahme am Ende der Leistungsphase 2. Mit der Entwurfsplanung soll erst fortgefahren werden, wenn im Bereich der Bushaltstelle eine der Varianten vertieft betrachtet werden kann und der Grunderwerb entsprechend abgeklärt ist. Seit 2023 gibt es hier keine nennenswerten Fortschritte. Damit verschiebt sich ein möglicher Bau um mindestens 2 Jahre. Ob ein Bau in 2029 durchgeführt werden kann erscheint aktuell fraglich, die Federführung obliegt hier dem ALE. 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 Fahrbahnquerschnitte

3.2 FÜ 17 Ausbau Ringstraße – Denkmalplatz in Langenzenn

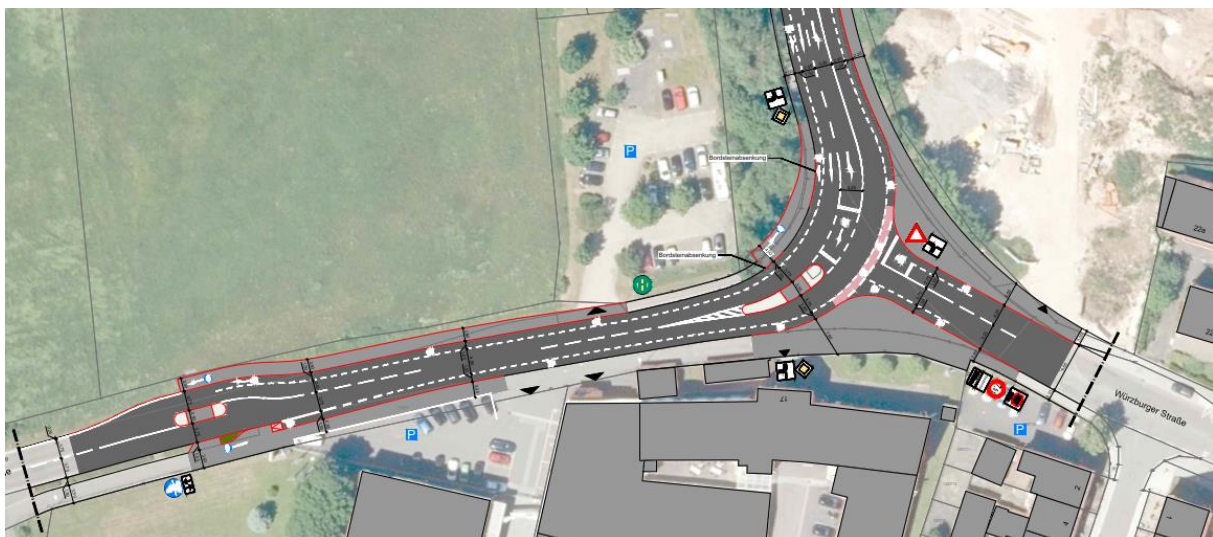


Die FÜ 17 in Langenzenn weist im Bereich der Ringstraße und des Denkmalplatzes einen schlechten Ausbauzustand auf (ca. 500 m). Vorab gezogene Bohrkerne in diesem Bereich haben ergeben, dass eine Sanierung dieses Streckenabschnitts im Vollausbau erforderlich ist.

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

Die zugrunde liegenden Planungen der Stadt sind zuletzt aber nicht vorangekommen. Eine Realisierung wird daher erst wieder angegangen werden können, wenn die Stadt ihre Vorarbeiten abgeschlossen hat. Für 2026 ist eine Verkehrserhebung vorgesehen, um mögliche alternative Knotenpunktformen für den Denkmalplatz zu untersuchen.

3.3 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.

Ziel ist es außerdem eine sichere Führung der Radfahrer und Fußgänger zu schaffen. Es wird deshalb nach aktuellem Planungsstand ein beidseitiger Schutzstreifen für Radfahrer (jeweils 1,50m Breite), sowie beidseitiger Gehweg (jeweils 2,00m Breite) vorgesehen. Die Fahrspur für Autofahrer soll 2 x 2,25m (4,50m) breit 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 den Ausbau der Würzburger Straße in einer Gesamtmaßnahme zu realisieren. Eine Realisierung wäre nach heutigem Kenntnisstand aber nicht vor 2028 möglich, da die Würzburger Straße 2027 und 2028 die Umleitungsstrecke für die Sanierungsmaßnahme der B 8 sein wird. Auch hier wird 2026 eine Knotenpunktserhebung durchgeführt, um mögliche alternative Knotenpunktsformen zu untersuchen.

Für diese Maßnahme liegt noch keine Kostenschätzung vor.

3.4 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.

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 auch die angedachte Bürgerbeteiligung zusätzlich entsprechend Zeit braucht, ist ein konkreter Realisierungstermin aktuell noch nicht absehbar.

Eine erste grobe Kostenschätzung lag bei 800.000 €, diese Kostenschätzung dürfte zwischenzeitlich überholt sein.

3.5 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. 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 auch die angedachte Bürgerbeteiligung zusätzlich entsprechend Zeit braucht, ist eine Realisierung in den nächsten Jahren unrealistisch.

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 Machbarkeit ist allerdings abhängig vom Ergebnis 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.

Konkretere Planungsaktivitäten konnten bisher nicht durchgeführt werden. Die Schadstellen im Bereich der Siegelsdorfer Kreuzung wurden im Rahmen der Deckenbaumaßnahmen 2021 saniert.

Die Gemeinde Veitsbronn hat in den vergangenen Jahren die Erstellung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt, welche 2023 fertiggestellt wurde und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg vorliegt. Ein Verkehrskonzept zur Beurteilung und Einschätzung, welche Maßnahmen in welchem Ausbaum Umfang ausgeführt werden sollen, steht noch aus. Eine erste Einschätzung des beauftragten Ingenieurbüros gegenüber der Gemeinde hat allerdings ergeben, dass aufgrund der gegebenen Verkehrsmengen eine intelligente Ampelsteuerung nur geringe Vorteile bringen würde. 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. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen liegen derzeit noch nicht vor.

3.6 FÜ 18 Zennflutbrücke bei Wilhermsdorf

Die Brücken im Landkreis Fürth weisen einen guten Zustand auf. Dies wird aus den aktuellen Brückenzustandsnoten deutlich. 2020: 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. Daher wurde die Entscheidung über eine Sanierung oder die Erneuerung von der nächsten Brückenprüfung abhängig gemacht. Nach Auffassung der Brückenbauabteilung des Staatlichen Bauamtes Nürnberg sollte das mittelfristige Ziel für eine technisch einwandfreie und langfristige Lösung der Brückenneubau sein.

Zwischenzeitlich hat jedoch das Radwegekonzept einen Mangel in der Radwegführung entlang der FÜ 18 aufgezeigt. Mit der Planungspriorität „Sofortmaßnahme“ soll der Radverkehr störungsfrei über die Zennflutbrücke geführt werden. 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 nun 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. Das Staatliche Bauamt wird mit den gesammelten Vorschlägen die Abstimmung mit dem Markt Wilhermsdorf suchen und prüfen, ob eine gemeinsame Maßnahme im Zuge des Neubaus angestrebt werden soll. Sobald eine Gegenüberstellung der hier möglichen Bauausführungen erstellt wurde, kann den Gremien wieder entsprechend berichtet werden.

3.7 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 €. Nachdem 2022 / 2023 die Zenngrundbrücke der B8 saniert wurde, war diese Brücke im Zuge der Kreisstraße durch die Umleitung der B8 2022 ganzjährig belegt. Die Gegenrichtung der B8 wird in den Jahren 2027/2028 saniert. Somit ist eine Sanierung frühestens 2028 möglich.

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. Der Umbau der Brücke und der Ausbau der Würzburger Straße sollen als Gesamtmaßnahme nicht vor 2029 realisiert werden. (siehe auch III 3.3)

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 damals veranschlagten Haushaltsmittel wurden in den Vorjahren schon bereitgestellt, aktuellere Kostenschätzungen liegen nicht vor.

Der erforderliche Grunderwerb konnte jedoch trotz persönlichem Einsatz des derzeitigen und des vorherigen Landrats nicht abgeschlossen werden, so dass das Projekt de facto ruht.



Für den BA 2 waren die Preisvorstellungen von 4 bis 6 Eigentümern derart hoch, bzw. deren Kooperationswilligkeit so gering, dass sich die Verhandlungen sehr schwierig gestalten. Die Realisierbarkeit des zweiten Bauabschnitts muss insgesamt als äußerst gefährdet betrachtet werden. Der BA 2 von Siechersdorf bis Großweismannsdorf soll daher erst nach Fertigstellung des BA 1 neu aufgelegt werden, um die Eigentümer von der Notwendigkeit zu überzeugen und den Grunderwerb doch noch abschließen zu können.

2026 hat das Amt für ländliche Entwicklung angeboten, den Umgriff des Radweges in das Flurneuordnungsverfahren aufzunehmen, um die Grundstücke für den Radwegbau zu sichern. Die Abstimmungen hierzu waren für Herbst 2026 vorgesehen, sind aber noch nicht erfolgt.

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

4.2 FÜ 2 G+R Abzweig Biogasanlage – alte B 8 (2029 möglich)

Nach der Voruntersuchung 2019 wurde nun eine Vorzugsvariante gefunden, den Radweg von der Biogasanlage entlang der alten B8 nach Horbach zu führen. Durch den Bau einer Unterführung unter dem B8-Anschlussstellenast kann der Fußgänger und Radfahrer gesichert auf einen gemeindlichen Feldweg geführt werden. Diese Variante wird aktuell auf Grund des zu errichtenden Bauwerks auf ca. 1,0 Mio. € geschätzt. Die jetzige Variante sieht

die Unterquerung der Zubringer zur B8 nicht mehr auf Höhe der Einmündung des Verbindungsastes der FÜ 2 zur alten B8, sondern bereits weiter östlich vor. Nachteilig ist hier jedoch die Durchschneidung der dortigen Grundstücke.



Abbildung: Zukünftiger BA 3 des Radweges Cadolzburg – Langenzenn

Der Vorteil ist jedoch, 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. 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.

2022 sollte das StBA mit allen Beteiligten eine Planungsvereinbarung erstellen und mit den Planungen beginnen. Der Bau war ursprünglich für 2026 vorgesehen. 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 detaillierte Planung wird bis 2026 nach Abstimmung mit der Stadt Langenzenn erstellt und soll, wenn möglich 2029 nach der Sanierung der B8 ausgeführt werden.

Herr Kreisrat Zempel hält den Bau des Radwegs für nicht erforderlich. Der Vertreter des Staatlichen Bauamts Nürnberg, Herr von Dobschütz, erläuterte, dass Kostenträger hierfür fast ausschließlich der Bund sein wird und so der Landkreishaushalt nicht oder nur sehr gering belastet werden wird.

4.3 FÜ 23 G+R Buchschwabach – Rohr

Seit der Fortschreibung des Bauprogramms 2017 ff befindet sich diese Radwegverbindung im Bauprogramm. Diese stellt aus Sicht der Verwaltung eine sinnvolle Verbindung zwischen den beiden Landkreisen dar.



Abbildung: möglicher Verlauf des Geh- und Radweges

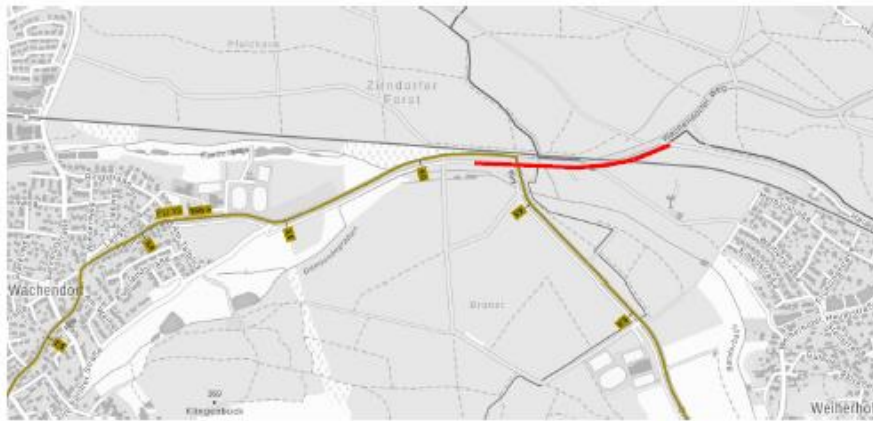
Das Staatliche Bauamt hat sich mit dem Landkreis Roth über die Aufteilung der Zuständigkeiten abgestimmt. Demnach wird das StBA die Planung nach Leistungsphasen 1-5 übernehmen, der Landkreis Roth die Ausschreibung und den Bau (Lph 6-9). Die Kosten hierfür werden, wie die Kosten für den Bau, nach Radweglängen aufgeteilt. Eine dementsprechende Vereinbarung wurde ausgearbeitet. Zwischenzeitlich liegen die Pläne für den G+R vor. 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 Bereinigungsbedarf vorhanden ist. Nach Aktenlage wurde die Kreisstraße um das Jahr 1970 hier ausgebaut, ohne dass eine Vermessung erfolgte, bzw. entsprechende Kaufverträge abgeschlossen wurden.

Nachdem der Grunderwerb in Teilstücken des Geh- und Radweges 2023 teilweise gesichert werden konnte, verschließen sich trotzdem noch einige angrenzende Grundstückseigentümer vor den Grunderwerbsverhandlungen. Deshalb wird der Geh- und Radweg in den Teilbereichen ohne erfolgreichen Grunderwerb aktuell umgeplant. Bis wann diese Umplanungen abgeschlossen werden und ob der dann ermittelte Grunderwerbsbedarf auch wirklich realisierbar ist, steht aktuell noch nicht fest.

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)

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.



Die dahingehende Planungsvereinbarung wurde von allen beteiligten Akteuren im März 2021 unterschrieben. Die Stadt Fürth ist für Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung sowie die Vertragsabwicklung und die Überwachung der Gewährleistung verantwortlich. Erste Randbedingungen konnten bereits mit der Deutschen Bahn und den Bayerischen Staatsforsten abgesteckt werden.

In der Stadt Fürth ist das „Projektteam Wachendorfer Weg“ für die Planung des Radweges verantwortlich.

Aktueller Stand: Der Bahnübergang wurde von der Deutschen Bahn in gleicher Weise wie der alte Übergang saniert und neu gebaut, ohne Berücksichtigung eines Radweges. Aufgrund der wasserrechtlichen Situation in diesem Gebiet wurden die Planungen seitens der Stadt Fürth nicht weitergeführt, da dies mit hohen Kosten verbunden wäre. Der weitere Fortgang ist noch immer von der genauen Ausweisung des dortigen Wasserschutzgebietes abhängig, erst dann kann über den Projektfortgang weiter entschieden werden. Hinzu kommen dort Personal- und Ressourcenengpässe, wie schon in den Vorjahren.

Der Realisierungszeitpunkt ist daher 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. Im März 2018 hat der Markt Wilhermsdorf im Zuge der dortigen Radwegeplanung „Masterplan 2022“ nun aber einen alternativen Trassenverlauf ins Spiel gebracht, der im Bereich des Wilhermsdorfer Gemeindegebiets eine von der Kreisstraße abseitige Trassenführung vorschlägt. Mit der Fortschreibung 2019ff wurde dieser Weg daher wieder ins Bauprogramm des Landkreises aufgenommen.

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

Ursprünglich geschätzte Gesamtkosten 1.300.000 €. Im Radwegkonzept ist diese Verbindung mit der Priorität 2 versehen.

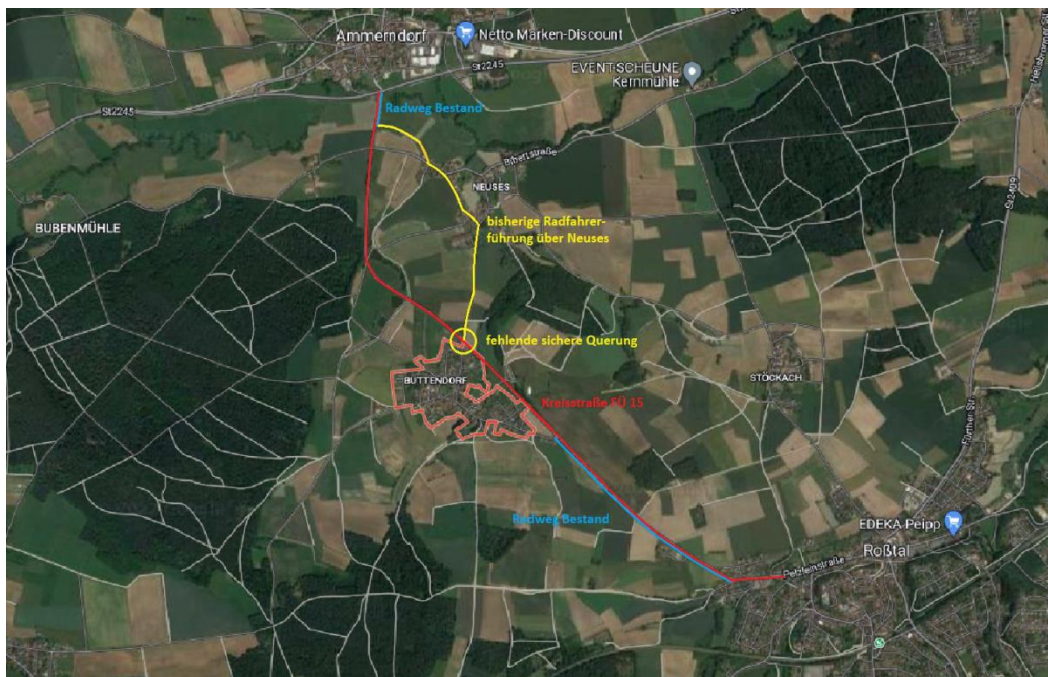
Es sind bisher noch keine konkreteren Planungen vorhanden.

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 Meinung 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.

Das aktuelle Radverkehrskonzept 2020 schlägt hier eine Radwegeverbindung in einer Breite von 3,0 bis 3,5 Meter vor. Zusätzlich würde eine sichere Querung für den Radverkehr auf der Höhe von Buttendorf erforderlich. Allerdings ist der Landkreis bei gemeinsam genutzten Rad- und Wirtschaftswegen nicht der regelmäßige Baulastträger, dies wäre die Gemeinde. 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. Im Bereich zwischen Ammerndorf (St 2245) und der Einmündung in Richtung Neuses verläuft ebenfalls bereits ein ca. 150 m langes Teilstück eines Geh- und Radweges auf der östlichen Straßenseite.



Auch dieser Weg ist im aktuellen Radwegekonzept in Priorität 2 eingestuft. Die Kreisstraße FÜ 15 ist mit 2.854 Kfz/24 h, SV-Anteil 95 Kfz/24h (Verkehrszählung 2015) nur unterdurchschnittlich frequentiert. Aktuell wird geklärt, in welchem Umfang Grunderwerb möglich ist. Sobald dies geklärt ist können weitere Schritte unternommen werden.

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 an der geplanten Südumgehung von Herzogenaurach, mit der sich die Verkehrsbedeutung der FÜ 21 massiv reduzieren wird zusammen. Sollte die FÜ 21 / ERH 25 hingegen komplett von der Südumgehung abgekoppelt werden, ist sogar eine deutlich darüber hinaus gehende Verkehrsentslastung zu erwarten.

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.



Abbildung: möglicher Verlauf des Geh- und Radweges

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. Aufgrund der derzeit von der Stadt Langenzenn geplanten Vorhaben auf dem Gelände der alten Ziegelei sowie der geplanten Zusammenlegung mehrerer Bahnübergänge in Langenzenn ist die weitere Entwicklung dort derzeit noch nicht abzusehen.



Abbildung: möglicher Verlauf eines Geh- und Radweges

Radwegekonzept 2020 werden immer wieder Einzelvorschläge im Zuge der fehlenden durchgängigen Radwegeverbindung zwischen Schwadernmühle 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 Schwadernmühle umgesetzt werden soll. Straßenbegleitend oder abseits der Straße auf parallel verlaufenden Feldwegen.

4.9 FÜ 16 Geh- und Radweg Keidenzell – Schwadernmühle

Auch dieser Weg entstammt dem Radwegekonzept (Priorität 3).

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.

Die Kreisstraße FÜ 16 ist allerdings 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-Swadernmühle) lediglich in Priorität 3 eingestuft. Die Gesamtlänge beträgt hier (mit Ortsdurchfahrten) über 5 km, so dass mit entsprechend hohen Baukosten gerechnet werden muss

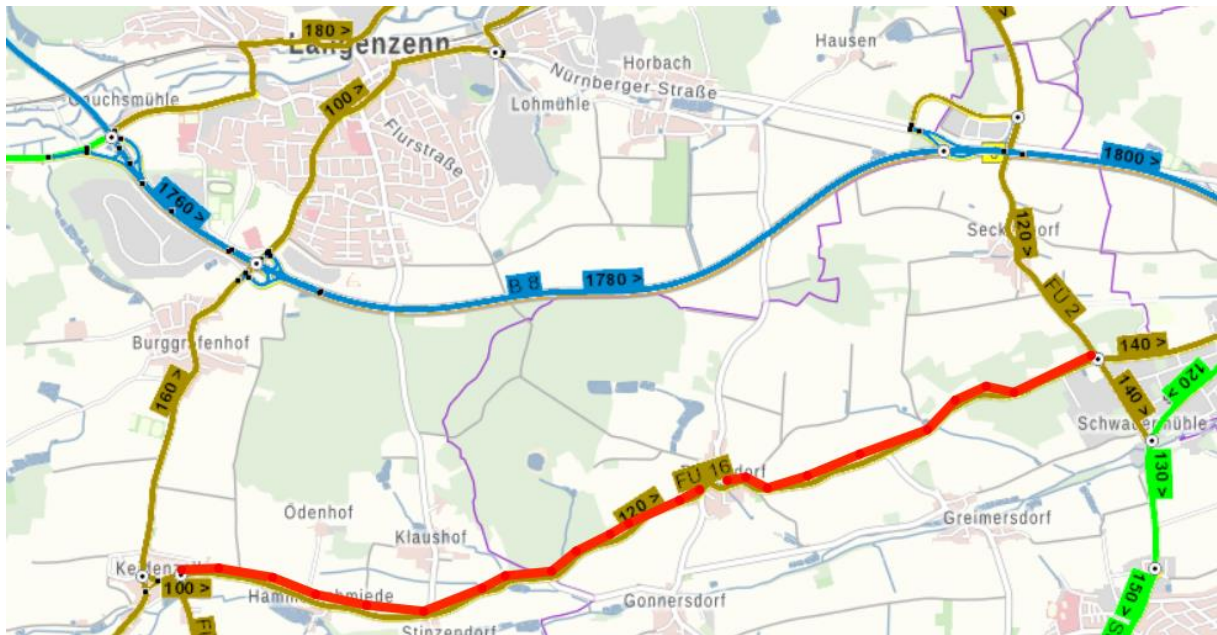


Abbildung: Netzlücke im Radwegenetz im Zuge der FÜ 16

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

Vorschlag der Verwaltung:

Der Landkreis nimmt von den unter „III Zukunftsliste“ genannten Maßnahmen. Kenntnis.

Generelle Anmerkung zu den Maßnahmen:

Trotz der mit der diesjährigen Fortschreibung erfolgten Streckung und Fokussierung des Bauprogramms bleibt dieses, was die verfügbaren Kapazitäten in Planung und Grunderwerb betrifft, anspruchsvoll. Zusätzlich sind andauernde Einschränkungen bei den verfügbaren Haushaltsmitteln erkennbar, die ein Fahren auf Sicht erforderlich machen, aber dennoch den tatsächlichen vorhandenen Investitionsbedarf nicht ausblenden dürfen.

Die nun im Bauprogramm nicht mehr enthaltenden 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.