

**Ausbau und Verbreiterung der Wege in der Flutmulde;
Antrag Fraktion CSU/LM/JL/BfL, Nr. 193 vom 15.03.2021**

Gremium:	Bausenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	2	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	29.06.2022 (01.06.2022 vertagt)	Stadt Landshut, den	07.06.2022
Sitzungsnummer:	37	Ersteller:	Stadler, Magnus

Vormerkung:

Stellungnahme Tiefbauamt

Der Flutmuldenweg verläuft entlang der Nordseite der Pfettrach vom Alten Rennweg im Westen bis zur Mündung der Flutmulde in die Isar im Osten. Zwischen 2001 und 2003 wurde der gemeinsame Geh- und Radweg mit 2,50 m - 2,70 m Breite auf einer vorhandenen Kanaltrasse asphaltiert und mit Rampen an das nördlich gelegene Straßen- und Wegenetz angebunden.

Der Weg in der Flutmulde stellt eine bedeutende Radwegverbindung im Landshuter Radwegenetz dar. Insbesondere werktags sind hier viele Schüler und Ausbildungspendler unterwegs. Ebenso ist er auch an sonnigen Wochenenden und Feiertagen durch Fußgänger zur Naherholung hoch frequentiert. Am stärksten ausgelastet sind die beiden zentralen Abschnitte zwischen der Löschenbrandstraße und dem Hauptbahnhof und vom Hauptbahnhof bis zur Schwestergasse mit einer Länge von insgesamt 2.260 m bei einer Frequentierung von bis zu 2.500 Radfahrer/Tag. Durch bereits beschlossene Erschließungs- und Bauprojekte (Bsp. Bahnhofsareal, Grunschule Nord-West) ist von einer zukünftig noch deutlich zunehmenden Nutzung auszugehen. Bereits jetzt besteht aufgrund der vielen Begegnungen von Verkehrsteilnehmern unterschiedlichster Nutzungsformen auf vergleichsweise engem Raum ein erhebliches Konfliktpotential, Tendenz steigend. Ein Ausbau des bestehenden Weges macht vor allem in diesen beiden Abschnitten Sinn, um Fußgänger und Radfahrer mehr Raum zu gewähren, dabei insbesondere die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen, einen flüssigen Radverkehr zu ermöglichen und insgesamt das Risiko von Konflikten deutlich zu reduzieren. Um den sehr unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, ist eine klare Trennung zwischen einem Zweirichtungsradweg und einem Fußweg umzusetzen. Dies wäre denkbar bei einer reinen Verbreiterung des bestehenden Weges durch eine Markierung, vorzugsweise mit Profilierung und haptischer Warnwirkung, oder durch einen naturbelassenen Trennstreifen von geringer Breite, oder durch eine vom bestehenden Weg losgelöste, neue Trasse zwischen dem bestehenden Weg und der in der Flutmulde verlaufenden Pfettrach.

Da sich der Weg in einem ausgewiesenen Überflutungsbereich befindet (statist. Häufigkeit ca. 2 x pro Jahr), sind die sich daraus ergebenden Belange insbesondere hinsichtlich einer unterhaltsminimierenden und zweckmäßigen Bauweise vorrangig zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird seitens der Verwaltung auch für den zusätzlichen Fußweg eine befestigte Bauweise mit Asphaltoberfläche dringend empfohlen. Obwohl der Ausbau mit wassergebundener Deckschicht ([Fahrbahnbelag](#) aus abgestuftem Mineralgemisch gebrochenen Natursteinmaterials) etwas günstiger als ein asphaltierter Weg wäre, hat der ungebundene Belag wegen der weit höheren Anfälligkeit für Erosion insbesondere im

Hochwasser-Überflutungsbereich der Flutmulde deutliche Nachteile. Aufwand und Kosten für den Unterhalt und für die Wiederinstandsetzung des Fußwegs mit wassergebundener Decke liegen nach den häufigen Überflutungsereignissen in der Flutmulde gegenüber denen eines befestigten Wegs um ein Vielfaches höher: Reinigung des verschlammten Wegs, Sanierung von Trag- und Deckschicht in nicht absehbarem Umfang bei Ausspülungen, etc. Ein der Nutzung angemessener, maschineller Winterdienst ist auf wassergebundenen Decken nicht effektiv möglich. Da davon auszugehen ist, dass bei einem Instandsetzungsbedarf des Weges nach Hochwasser- oder ggf. nach Starkregenereignissen auch in anderen Stadtbereichen umfangreiche Instandsetzungsarbeiten im Straßennetz zu bewältigen sind, wird über einen gewissen Zeitraum die Nutzung des Weges eingeschränkt bleiben, was wiederum zu einem Ausweichen von Fußgängern auf den Radweg führen würde bzw. den eigentlichen Sinn der Maßnahme infrage stellen würde. Insbesondere würde bei bereits bestehender Unterhaltungspflicht für ca. 30 km unbefestigter Straßen und Wege im Stadtgebiet die Neuerstellung eines ca. 2 km langen Weges in unbefestigter Bauweise dem Bestreben, die Unterhaltsaufwendungen im gesamten Landshuter Straßennetz in sinnvoller Weise zu reduzieren, entgegen wirken (Verweis Stellungnahme der Bauamtlichen Betriebe).

In Bezug auf die Flächenversiegelung zeigen Untersuchungen, dass wassergebundene Decken entgegen verbreiteter Ansicht eine vergleichbare, wenn nicht sogar im Laufe der Zeit höhere Bodenversiegelung aufweisen als asphaltierte Wege. Der Großteil des Niederschlages fließt aufgrund der Verdichtung und der Querneigung oberflächlich ab und kann dann neben und unter dem Weg wegen der hohen Verschlammungsneigung des natürlichen Bodens nur schlecht versickern. (Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen; Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern; 2009); siehe auch <https://www.adfc-sachsen.de/176>. Der Nachteil des schnelleren Aufheizens bituminös gebundenen Decken kann verringert werden, wenn dem Mischgut helles Splittmaterial oder Farbzusätze beigemischt wird.

Unter den vorgenannten, priorisiert zu betrachtenden Aspekten erscheint eine vom bestehenden Weg unabhängige, natur- bzw. gewässernähere Trassierung nicht sinnvoll, da bestehende Wiesenflächen durchschnitten werden würden und der für Erholungssuchende attraktive, naturbelassene Charakter der Flutmulde in gewisser Weise verloren gehen würde. Zudem würde eine gewässernahe Trassierung aufwendigere Untersuchungen naturschutzfachlicher Belange nach sich ziehen und die Bewirtschaftung der Wiesenflächen deutlich erschweren. Auch bei einer gewässernäheren Trassierung wäre davon auszugehen, dass Naturfreunde weiterhin auch die bestehenden Pfade unmittelbar am Pfettrachufer benutzen.

Unter Einbezug aller relevanten Belange für den Ausbau des Flutmuldenwegs wird vorgeschlagen, den bestehenden asphaltierten Weg als Zweirichtungsradschwergeweg auszuweisen. Parallel zum Radweg, abgesetzt durch einen 1,00 m breiten, ungefestigten Trennstreifen, wird zusätzlich ein 2,50 m breiter Fußweg angelegt. Nur an den Engstellen, wo z.B. die Pfettrach sehr nahe am Bestandsweg liegt, wird auf den Trennstreifen verzichtet und der Bestandsweg auf 5,00 m verbreitert. Zur Trennung zwischen Fußweg und Radweg werden an diesen Stellen deutliche Markierungen eingesetzt. (breiter Trennstreifen, in kurzen regelmäßigen Abständen Fußgänger- und Radfahrerpiktogramme). Die grundsätzliche Anordnung eines idealerweise naturbelassenen Trennstreifens resultiert aus der Stellungnahme des Fachbereiches Naturschutz in Hinblick auf eine möglichst hohe Biodiversität in der Flutmulde. Eine möglichst wirtschaftliche und umweltschonende Bauweise ist anzustreben.

Die regelmäßigen Hochwasserereignisse in der Flutmulde erschweren die Einrichtung einer durchgehenden Beleuchtung des Wegs. Gemeinsam mit dem Wasserwirtschaftsamt wird die Machbarkeit einer Beleuchtung geprüft. Das Wasserwirtschaftsamt ist grundsätzlich mit dem Ausbau des Wegs in der Flutmulde einverstanden, bittet aber um Information über eine konkrete Planung und entsprechende Abstimmung.

Die Kosten des Wegebbaus von der Löschenbrandstraße bis zur Schwestergasse inkl. Beleuchtung und Markierung betragen für einen asphaltierten Ausbau nach aktuellen Schätzungen rund 860.000 € brutto. Für einen Ausbau mit wassergebundener Decke lägen die einmaligen Herstellungskosten bei rund 700.000 € brutto bzw. rund 18% niedriger. Unabhängig von den etwas niedrigeren Baukosten bei einer wassergebundenen Decke wird auf Grund der oben angeführten Nachteile die für die Flutmulde zweckmäßige und unterhaltsfreie Bauweise mit Asphaltoberfläche empfohlen.

Aktuell besteht die Annahme, dass die Ausbaumaßnahme durch die Kommunalrichtlinie förderfähig ist bei einer voraussichtlichen Förderquote 60-80% (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG), April 2022: Anhebung des Ausgangsfördersatzes und der Radwegförderung). Es wird eine möglichst hohe Förderung angestrebt. Je nach konkreter Förderquote und der Summe der anrechenbaren Kosten hat die Stadt somit für beide Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 2.260 m voraussichtlich einen Eigenanteil bis zu 340.000 € zu tragen.

Eine Aufteilung in zwei Abschnitte wird vorgeschlagen. Der 1.260 m lange Abschnitt zwischen der Löschenbrandstraße und dem Hauptbahnhof war bereits Gegenstand eines Beschlusses des Bausenats vom 28.06.2019 in Verbindung mit einer zusätzlichen Pfettrachquerung. Eine Umsetzung konnte bisher nicht vorgenommen werden, insbesondere weil die Lage der Kanaltrasse zur Erschließung der verbleibenden Bahnflächen noch zu klären war. Zwischenzeitlich konnte die Lage definiert werden, so dass dieser Abschnitt vorrangig umzusetzen wäre, da dieser auch der Erschließung der geplanten Wohnbebauung im ehemaligen Bahnbetriebsgelände dient. Die Kosten für diesen Abschnitt betragen ca. 480.000 € brutto mit einem maximalen Eigenanteil von ca. 190.000 €.

Der Ausbau soll aus den o.g. Gründen als Zweirichtungsradweg mit 1,00 m breitem Trennstreifen und zusätzlich asphaltiertem Fußweg erfolgen.

Stellungnahme Bauamtliche Betriebe

Der besagte Fuß- und Radweg in der Flutmulde wird durchschnittlich zweimal pro Jahr aufgrund Hochwassergefahr gesperrt (unabhängig davon ob diese Absperrmaßnahmen aufgrund der Verkehrssicherungspflicht durch das Hochwasser der Pfettrach oder der Isar geschuldet ist). Schäden durch Überflutungen an den Verkehrsanlagen in der Flutmulde sind abhängig von deren Dauer und der Intensität des Hochwassers, in Verbindung der Abflussgeschwindigkeit. Dadurch können Ausspülungen sowohl an den Banketten der Asphaltfahrbahnen als auch Straßenschäden in wassergebundenen Fahrbahndecken entstehen. Hier realistische, kalkulatorische Ansätze der Instandsetzung sowie der Instandhaltung zu beziffern sind nicht möglich.

In Bezug auf Verschlammung des Fuß- und Radweges sehen wir hier die größte Problematik im Unterhalt und der Instandsetzung bei wassergebundenen Verkehrsanlagen. Da bei Asphaltbahnen die Reinigung der Verkehrsflächen relativ schnell maschinell durch

Wasserspülung mittels Schlamm- bzw. Sprengwagen erfolgt, ist der Aufwand bei wassergebundenen Verkehrsanlagen erheblich größer und somit auch kostenintensiver. Hier kann die Verschlammung nicht entfernt werden, ohne Schäden an der Fahrbahndecke zu verursachen. Dies erfordert, dass ein Bagger die Verschlammung der Fahrbahndecke sowie der zerstörten Bereiche abzieht, auf einen LKW ladet, dieses Material fachgerecht zwischengelagert, beprobt und schlussendlich entsorgt bzw. verwertet wird. Fehlendes Material der wassergebundenen Fahrbahn muss wieder angeliefert und eingebaut werden. Wir geben zu bedenken, dass die Bauamtlichen Betriebe nicht die Kapazität besitzen, nach Hochwasserereignissen die Instandsetzung an dieser rund 2 km langen Verkehrsanlage schnell durchzuführen. Wir raten daher von einer wassergebundenen Bauweise der Verbreitung des Flutmuldenweges im Hochwasserbereich ab.

Stellungnahme Amt für Umwelt-, Klima und Naturschutz

Aus Sicht des Amtes für Umwelt-, Klima und Naturschutz, insbesondere nach Rücksprache mit dem Fachbereich Naturschutz, ist festzuhalten, dass eine wassergebundene Decke nicht gefordert wird. Es steht zu befürchten, dass bei einem Nebeneinander von Asphaltbelag und wassergebundener Decke sowohl Fahrradfahrer als auch Fußgänger (insbesondere bei nassem Wetter) bevorzugt die Asphaltstrecke nutzen bzw. entgegen einer Beschilderung die bestehende Asphaltstrecke nutzen. Der gewollte Effekt einer Entzerrung der Verkehre ginge dann ins Leere. Nachdem wegen der Länge der Verbreiterungstrasse doch eine nennenswerte Fläche überbaut werden wird (Flächenverlust), sollte sichergestellt sein, dass die zusätzlichen Verkehrsflächen zumindest gut angenommen werden. Dies wäre bei einer bituminösen Befestigung wohl eher der Fall.

Sofern die Erweiterung mit einer Asphaltdecke erfolgen wird, wäre darauf zu achten, dass sich das Vorhaben möglichst in das Landschaftsbild einfügt. Hierfür wäre eine möglichst helle Oberfläche des Belags, sowie eine Splitbeimischung an der Oberfläche zu fordern.

Wenn die Verbreiterung direkt an den bestehenden Weg angebaut wird, entsteht eine sehr breite Trasse. Diese würde im Naturraum der Flutmulde ein erhebliches Querungshindernis für Kleintiere und Insekten darstellen. Im Interesse der Aufrechterhaltung der Biodiversität, sollten stattdessen die Erweiterung etwa einen Meter von der Bestandstrasse abgesetzt werden und der Zwischenraum begrünt werden. Eine solche bauliche Trennung würde auch Gefahrensituationen zwischen Fußgänger- und Radfahrerverkehr entgegenwirken.

Stellungnahme Wasserwirtschaftsamt

Das Wasserwirtschaftsamt als Eigentümerin der Flutmulde steht entsprechenden Wünschen der Bevölkerung und der Stadt weiterhin offen gegenüber und ist wie in der Vergangenheit bereit an Lösungen mitzuarbeiten. In einem entsprechenden Prozess sollen die berechtigten Interessen der Pächter der Grundstücke eingebunden werden und somit Lösungen gesucht werden, die bei Beibehaltung der Grundfunktion Hochwasserschutz sowohl die Belange des Naturschutzes, der Bevölkerung als auch der Landwirte berücksichtigen.

Beschlussvorschlag:

- 1) Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
- 2) Die Verwaltung wird beauftragt, den bestehenden Flutmuldenweg im Abschnitt zwischen der Löschenbrandstraße und der Schwestergasse durch die parallele, ca. 1 m vom bestehenden Weg abgesetzte Neuordnung eines zusätzlichen Fußweges mit asphaltierter Oberfläche, unter maximaler Ausschöpfung geeigneter Fördermöglichkeiten, auszubauen.
- 3) Der Haushaltsausschuss wird gebeten, für den ersten Abschnitt zwischen der Löschenbrandstraße und dem Hauptbahnhof die erforderlichen Mittel in Höhe von 480.000 € (2023) und für den zweiten Abschnitt zwischen dem Hauptbahnhof und der Schwestergasse die erforderlichen Mittel in Höhe von 380.000 € (2024) bereit zu stellen.

Anlagen: Antrag Nr. 193