

Anbindung Landshut West - Sachstandsbericht Planung

Gremium:	Bausenat Umweltsenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	1	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	11.05.2023	Stadt Landshut, den	04.05.2023
Sitzungsnummer:	49	Ersteller:	Werner, Florian Huber, Markus

Vormerkung:

Kontext:

Grundlage des von der BBI INGENIEURE GMBH erarbeiteten, aktuellen Planungsstandes ist die von selbigem Büro erstellte Studie aus dem Jahre 2009, in der mehrere Trassenvarianten für die Anbindung des Landshuter Westens an die B11 auf eine grundsätzliche Machbarkeit untersucht wurden. Die Westumfahrung würde insbesondere aufgrund der dadurch entstehenden, zusätzlichen Möglichkeit die Isar zu queren eine deutliche Entlastung innerstädtischer Straßen vorwiegend in Nord-Süd-Ausrichtung bewirken. Gleichzeitig würde diese neue Verbindung dem Bedarf einer leistungsfähigen Anbindung des sich dynamisch entwickelnden westlichen Stadtgebietes, inklusive des florierenden Gewerbegebiets Münchnerau, auch an die südlich der Isar gelegenen Stadtteile und stadtnahen Landkreisgemeinden Rechnung tragen.

Aus der Machbarkeitsuntersuchung gingen 8 Varianten hervor, wobei die Variante 1 als innerörtliche Trasse einen Ausbau bestehender, innerstädtischer Straßen bedingen würde, damit die eigentlich angestrebte Wirkung bzw. Zielsetzung einer innerstädtischen Verkehrsentslastung verfehlen würde und deshalb verworfen wird. Die Varianten 2 - 8 der Machbarkeitsuntersuchung erstrecken sich vom Anschlusspunkt an der B11 (östlich von Schlossberg) über die Isar sowie Isar-Vorlandbereiche, westlich der Klötzlmüller-Bebauung und im weiteren Verlauf nach Norden in unterschiedlichen Trassenvarianten mit unterschiedlichen Ausdehnungen westlich oder östlich der Flutmulde bis zu den verschiedenen denkbaren Anschlusspunkten an der Theodor-Heuss-Straße zwischen der Münchnerau und dem Landshuter Stadtgebiet.

Zunächst ging aus der vergleichsweise überschlägigen Machbarkeitsuntersuchung die Variante 7 als ideale Trasse hervor, da diese eine der kürzesten Varianten darstellt, relativ kurzstreckig den Hochwasser-Überschwemmungsbereich der Isar/Flutmulde passiert und in die Theodor-Heuß-Straße am Knoten „Fuggerstraße“ mündet, der sich aufgrund des ohnehin erforderlichen Umbaus zu einem Kreisverkehr gut für einen Anschluss eignet.

Aktueller Planungsstand:

Die sieben verbliebenen Varianten der Machbarkeitsstudie wurden anhand der aktuell gültigen Regelwerke überarbeitet und neu trassiert. Dabei ist als Querschnitt im aktuellen Planungsstand ein einbahniger Querschnitt mit einer Fahrspur (3,50 m Fahrspur + 0,50 m Sicherheitsstreifen) je Richtung (RQ 11) vorgesehen. Zusätzlich soll ein einseitiger Zwei-Richtungsradweg mit Gehweg mitgeführt werden. Die Kronenbreite beträgt damit ca. 16,5 m.

Gegenüber der Machbarkeitsuntersuchung wurden die möglichen Orte der Isarquerung genauer betrachtet und daraus ergaben sich zwei sinnvolle Optionen. Neben der ursprünglichen Querungsstelle ist auch eine ca. 500m weiter östlich gelegene Variante denkbar, die insbesondere aufgrund einer etwas kürzeren Überspannungslänge der Isar/Vorlandbereiche Vorteile hätte. Die sieben Varianten wurden so angepasst, dass diese mit den beiden möglichen Stellen der Isarquerung kompatibel sind.

Je weiter westlicher die Varianten nach Norden zu den jeweiligen Anschlusspunkten an der Theodor-Heuß-Straße führen, desto länger werden die Trassen und auch die Abschnitte, die in festgesetzten Überschwemmungsflächen verlaufen, was sich tendenziell ungünstiger auf die Baukosten und den Aufwand für die Beherrschung der wasserrechtlichen Belange auswirken

könnte. Aufgrund der naturschutzfachlichen Belange insbesondere auf der Grundlage der erfolgten Kartierung kann jedoch zum jetzigen Planungsstand keine der 7 Trassenvarianten ausgeschlossen werden bzw. alle Varianten müssen weiterführend untersucht werden.

Die östlichste Variante V8 verläuft als einzige auf Ihrer gesamten Länge östlich der Flutmulde und mündet südlich der Theodor-Heuß-Straße in die Fragnerstraße, wobei dabei eine bereits bestehende gewerbliche Bebauung durchkreuzt wird. Zusätzlich kollidiert diese Variante mit einem möglichen städtebaulichen Entwicklungsgebiet. Der Vorteil dieser Variante läge allerdings bei einer nicht erforderlichen Flutmuldenquerung.

Im weiteren Projektierungs- und Entwicklungsprozess erfolgt die tiefergehende Variantenuntersuchung insbesondere hinsichtlich wasserrechtlicher und umweltfachlicher Belange. Hierbei fließen die Erkenntnisse der artenschutzrechtlichen Kartierung als wesentlicher Abwägungsbau-stein mit ein. Auch die sich aus der Wasserwirtschaft für die Isar als Gewässer 1. Ordnung ergebenden Anforderungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Ausgestaltung der Straßen und Brückenbauwerke und dementsprechend auf die voraussichtlichen Baukosten. Dazu sind im nächsten Schritt weiterführende Abstimmungen insbesondere mit dem Wasserwirtschaftsamt erforderlich, um genauer planen zu können, in welchen Abschnitten der einzelnen Varianten eine Straße in Dammlage, ggf. mit Durchlässen möglich ist oder aufgeständerte Ingenieurbauwerke erforderlich werden. Die weitere planerische Entwicklung wird in gewisser Weise iterativ in mehreren Kreisläufen (jeweils bekannte Planungsgrundlagen > Planung > Prüfung > Planungsanpassung) erfolgen, hierbei nimmt die wasserwirtschaftliche und umweltfachliche Begleitung eine maßgebliche Rolle ein.

Eingehender untersucht werden muss auch noch die technische Ausgestaltung der Anbindung der Westumfahrung an die B11, wobei hierbei aktuell ein höhengleicher Anschluss als Zielstellung gilt.

Im aktuellen Planungsstand ist aufgrund der dazu noch erforderlichen, vorbeschriebenen Untersuchungen eine valide Kostenschätzung noch nicht möglich. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Vorplanung im 4. Quartal 2023 weitestgehend abgeschlossen werden kann, sich dann aus der Variantenuntersuchung/-bewertung ein belastbares Ergebnis in Bezug auf die Vorzugsvariante ergeben hat und eine entsprechende Kostenprognose gestellt werden kann.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht zum aktuellen Sachstand zur Planung Anbindung Landshut West wird Kenntnis genommen.
2. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Leistungsphase 2 wird die Planung dem Stadtrat zur Trassenabwägung vorgelegt.

Anlage: Lageplan