

**Ortsstraße bzw. Gemeindeverbindungsstraße im Ortsteil Auloh;  
Antrag CSU-Fraktion, StRe Prof. Dr. Küffner und R. Schnur, Nr. 545 vom 24.10.2024**

Gremium:	<b>Bausenat</b>	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	<b>14</b>	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	<b>11.10.2024</b> (13.09.2024 abgesetzt)	Stadt Landshut, den	16.09.2024
Sitzungsnummer:	72	Ersteller:	Stadler, Magnus

**Vormerkung:**

**Stellungnahme Tiefbauamt**

Die Verkehrsbelastung auf dem 1.100 m langen Außerortsabschnitt der Kanalstraße (siehe Anlage) ist mit rund 400 Kfz pro Tag relativ gering (Messung 2016). Der Schwerverkehr zum und aus dem privaten Betriebsgelände mit 40 bis 50 Lkw pro Tag betrifft nur den südlichen Abschnitt. Auf der leicht kurvigen Gemeindeverbindungsstraße sind auf dem südlichen Abschnitt bis zum privaten Betriebsgelände 50 km/h zugelassen und auf dem Abschnitt vor Auloh nur 30 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die asphaltierte Fahrbahn ist insbesondere im nördlichen Abschnitt mit 3,30 m bis 3,95 m relativ schmal, sodass im Begegnungsfall häufig auf das Bankett ausgewichen werden muss. Der Straßenunterbau und die vorhandenen Asphaltstärken sind unterdimensioniert. Der Fahrbahnbelag im Abschnitt vor Auloh weist an mehreren Stellen Risse und Schadstellen auf und die Fahrbahnränder sind brüchig. Der Belag im Abschnitt südlich dem privaten Betriebsgelände ist in deutlich besserem Zustand. Hier variiert die Fahrbahnbreite zwischen 4,80 m und 5,15 m. Die Westseite der Straße zur Isar hin ist dicht mit Bäumen bewachsen und durch einen Graben bzw. durch einen Zaun begrenzt. Auf der Ostseite liegen landwirtschaftliche Flächen, z.T. unmittelbar an die Fahrbahn bzw. an das Bankett angrenzend. Laut Antrag soll die Kanalstraße als Ausweichstrecke für Linienbusse oder auch Schwerlastfahrzeugen von Einsatzdiensten genutzt werden können. Dafür ist die Straße so zu ertüchtigen, dass Begegnungen mit Bussen und Lkw oder zumindest Ausweichen möglich sind.

Der südliche Abschnitt zwischen Zufahrt zur Hochschule und dem privaten Betriebsgelände ist in einem angemessenen guten Zustand und die Fahrbahn ist mit rund 5 Meter ausreichend breit, um Pkw-Pkw-Begegnungen abzuwickeln. Auch gelegentliche Begegnungen mit einem Lkw sind hier gut möglich, da auf beiden Seiten ein breites Bankett besteht. In diesem 380 m langen Abschnitt ist daher ein Ausbau nicht dringend erforderlich. In dem 720 m langen nördlichen Abschnitt ist dagegen ein Ausbau wegen der geringen Fahrbahnbreite und wegen des teilweise schlechten Belags anzustreben.

**Variante Vollausbau:**

Für einen kompletten Straßenausbau des nördlichen Abschnitts wäre die Straße durchgehend auf 5,50 Meter mit zusätzlich 30-50 cm Bankett auf der Ostseite zu verbreitern. Dadurch wären Begegnungen Pkw-Bus/Lkw oder in sehr seltenen Fällen Bus/Lkw-Bus/Lkw auf der gesamten Strecke möglich. Um diese Verbreiterung des Straßenraums zu realisieren, wäre auf gesamter Länge auf der Ostseite Grunderwerb erforderlich, insgesamt knapp 1.500 m<sup>2</sup>. Da wie oben erwähnt, der Unterbau und die Asphaltsschichten relativ schwach sind, sollte bei einer durchgehenden Verbreiterung die Fahrbahn auf die gesamte Breite inklusive Unterbau saniert werden. Durch die Vollsanierung und den erforderlichen Grunderwerb entstehen insgesamt hohe Kosten von schätzungsweise 1,0 bis 1,5 Millionen €. Eine genauere Kostenschätzung wäre anhand von Schürfen, Untersuchungen des Straßenaufbaus und einer Entwurfsplanung zu ermitteln. Ein Vollausbau mit durchgehender Verbreiterung hätte neben den hohen Kosten

den Nachteil, dass die bisher ruhige Kanalstraße ein attraktiver Schleichweg für den Kfz-Verkehr wird und die gefahrenen Geschwindigkeiten sich deutlich erhöhen.

#### Variante Ausweichstellen inkl. Ausbesserung einzelner Schadstellen:

Da ein Vollausbau auf gesamter Länge sehr teuer ist und der Grunderwerb schwierig zu realisieren ist, können alternativ einzelne breite Ausweichstellen entlang der Strecke geschaffen werden, die im Bedarfsfall die o.g. Begegnungsverkehre ermöglichen. Auch für die ca. 25 Meter langen und 6,50 Meter breiten Ausweichstellen ist teilweise Grunderwerb erforderlich. Abhängig vom Grunderwerb sollten insgesamt zwischen der Zufahrt auf das private Betriebsgelände und Auloh drei Ausweichstellen geschaffen werden (siehe Anlage). Dadurch ergibt sich alle 200 bis 250 Meter eine entsprechend Begebungsmöglichkeit. Die Kosten betragen pro Ausweichstelle rund 45.000 €. Es wird empfohlen, im Zuge der Baumaßnahme für die Ausweichstellen auch die größeren Schadstellen und die Fahrbahnränder entlang der Straße auszubessern und besonders enge Stellen unter 3,60 m so weit möglich geringfügig zu verbreitern. Anschließend kann die bestehende Fahrbahn zwischen den Ausweichstellen mit einer neuen Fahrbahndecke überbaut werden. Die Kosten für diese zusätzliche Deckensanierung zwischen der Zufahrt auf das private Betriebsgelände und Auloh betragen ca. 515.000 € brutto. Insgesamt betragen die Kosten für die drei Ausweichstellen und die Deckensanierung 650.000 €.

Im Gegensatz zu einem Vollausbau wird sich durch eine punktuelle Verbreiterung als Ausweichstellen das Geschwindigkeitsniveau auf der Straße nicht ändern. Von den moderaten Kfz-Geschwindigkeiten profitiert der Radverkehr auf der Kanalstraße. Die Kanalstraße wird von Radfahrern intensiv genutzt. Es liegen jedoch keine Radverkehrszahlen vor. Bei der geringen Kfz-Belastung und den guten Sichtbeziehungen können Radfahrer gut überholt werden und ist die vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend. Für eine Ausweisung der Kanalstraße außerorts als Fahrradstraße außerorts müsste die Höchstgeschwindigkeit durchgehend (auch westlich des privaten Betriebsgeländes) auf 30 km/h herabgesetzt werden und die Straße sollte eine besonders geringe Kfz-Belastung von weniger als 100 Kfz pro Tag aufweisen. Zudem sollte dann auch die Kanalstraße innerorts als Fahrradstraße eingerichtet werden.

#### Stellungnahme Stadtwerke

Die Möglichkeit, den Stadtteil Auloh mit dem Stadtbus gesichert auch über die Kanalstraße als Ausweichstrecke im Falle einer Vollsperrung der LA14 nutzen zu können, ist aus Sicht der Stadtwerke positiv zu bewerten. Eine Vollsperrung der LA14 über einen längeren Zeitraum kommt eher selten vor, aus diesem Grund wäre für den ÖPNV ein Ausbau in der Variante mit Ausweichstellen auf jeden Fall ausreichend.

#### Stellungnahme Feuerwehr

Die primäre Zufahrt in den Ortsteil Auloh erfolgt für die Einsatzkräfte im Regelfall stets über die LA14. In der Vergangenheit ist es aber schon durch verschiedene Ursachen dazu gekommen, dass diese Hauptverbindung nicht mehr passierbar war. Zu nennende Gründe sind beispielsweise eine Überspülung der LA 14 durch den Schweinbach oder ein Windwurf. In einem solchen Fall ist die Kanalstraße für aus westlicher Richtung anrückende Kräfte die einzige Zufahrtsmöglichkeit nach Auloh.

Eine Ertüchtigung des Straßenabschnitts zwischen der Abzweigung zur Hochschule Landshut und der Wohnbebauung wird durch die Feuerwehr ausdrücklich begrüßt.

Vor allem der Lösungsvorschlag des Tiefbauamtes mit zusätzlichen Ausweichmöglichkeiten trägt unseren Anforderungen vollumfänglich Rechnung, da dieser Straßenabschnitt für uns im Normalfall nur eine Redundanz darstellt.

Ergänzend möchte ich anmerken, dass um tatsächlich einen gesicherten zweiten Zufahrtsweg aus westlicher Richtung zu schaffen, der Baumbestand in diesem Bereich durchforstet werden muss. Die Erfahrungen zeigen, dass speziell in diesem Bereich bei nahezu jedem Sturm und Unwetter herabfallende Äste oder umstürzende Bäume die Kanalstraße blockieren.

#### Stellungnahme Straßenverkehrsamt

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung auf der Kanalstraße ist den Ausführungen in der Stellungnahme des Tiefbauamtes nichts hinzuzufügen. Der Schwerverkehr beschränkt sich auf den südlichen Abschnitt bis zur Abzweigung zum privaten Betriebsgelände. Die asphaltierte Fahrbahn ist insbesondere im nördlichen Abschnitt relativ schmal, sodass im Begegnungsfall häufig auf das Bankett ausgewichen werden muss. Auch aus Sicht des Straßenverkehrsamtes ist die Straße so herzustellen, dass Begegnungsverkehre zumindest an Ausweichstellen möglich sind.

Bei einem Vollausbau mit durchgehender Verbreiterung dürften sich die Verkehrsbelastung als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten deutlich erhöhen.  
Das Straßenverkehrsamt sieht es daher als sinnvoll an einzelne breite Ausweichstellen entlang der Strecke zu schaffen, um die Möglichkeit für Begegnungsverkehre zu verbessern.  
Das Straßenverkehrsamt teilt die Aussage des Tiefbauamtes, dass sich im Gegensatz zu einem Vollausbau durch eine punktuelle Verbreiterung mit Ausweichstellen das Geschwindigkeitsniveau auf der Straße nicht ändern wird.  
Von den moderaten Kfz-Geschwindigkeiten profitiert der Radverkehr auf der Kanalstraße. Die Kanalstraße wird auch nach der Einschätzung des Straßenverkehrsamtes von Radfahrern intensiv genutzt. Bei der geringen Kfz-Belastung und den guten Sichtbeziehungen können Radfahrer gut überholt werden und ist die vorhandene Fahrbahnbreite ausreichend.  
Für die Einrichtung einer Fahrradstraße sieht das Straßenverkehrsamt aktuell keinen Handlungsbedarf, da der Abschnitt zwischen dem privaten Betriebsgelände und dem Ortseingang Auloh ohnehin schon auf Tempo 30 (Streckenbeschränkung) reduziert ist. Ab Ortseingang Auloh beginnt eine Tempo-30-Zone.

#### **Stellungnahme Liegenschaftsamt**

Zur Verwirklichung der Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Soweit ersichtlich, befinden sich die benötigten Grundstücksflächen im Eigentum des Bezirks Niederbayern.

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Vom Bericht zur Gemeindeverbindungsstraße im Ortsteil Auloh wird Kenntnis genommen.
2. Das Liegenschaftsamt wird gebeten den erforderlichen Grunderwerb für bis zu drei Ausweichstellen entlang der Kanalstraße zu realisieren. Die Umsetzung der Ausbau- und Sanierungsmaßnahme erfolgt soweit, dass hierfür Mittel in den Haushalt eingestellt werden können.
3. Dem Antrag Nr. 545 wurde somit Rechnung getragen.

#### **Anlagen:**

Anlage 1 – Antrag Nr. 545

Anlage 2 - Lageplan Kanalstraße außerorts, Variante 1

Anlage 3 - Lageplan Kanalstraße außerorts, Variante 2