

**Hauptroute Altstadt - Achdorf: Unterführung Achdorfer Isarsteg;
Antrag StR Dr. Keyßner, Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Nr. 308 vom 30.11.2021**

Gremium:	Bausenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	6	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	08.11.2024 (11.10.2024 abgesetzt 13.09.2024 abgesetzt)	Stadt Landshut, den	28.10.2024
Sitzungsnummer:	73	Ersteller:	Stadler, Magnus

Vormerkung:

Auf der Nordseite der Isar parallel zum Gutenbergweg gibt es einen einfachen Kiesweg, der auf Höhe des Achdorfer Isarstegs unter der Brücke durchführt. Der nur mäßig genutzte Weg ist im Bereich der Unterführung nur 1,60 Meter breit. Die Durchfahrtshöhe beträgt das Mindestmaß von 2,50 m. Mit 390,14 m ü. NN liegt die Fahrhahnoberkante nur gering über dem mittleren Wasserpegel der Isar. Schon bei mittleren Hochwasserständen der Isar muss der Weg gesperrt werden. In den vergangenen vier Jahren war das mehrmals der Fall:

- 2021 vier Ereignisse, insgesamt 18 Tage
- 2022 keine Hochwasserereignisse
- 2023 fünf Ereignisse, insgesamt 39 Tage (10% aller Tage)
- 2024 bisher zwei Ereignisse (inkl. Juni Hochwasser), insgesamt bisher 19 Tage

Auf der Südseite des Achdorfer Isarstegs gibt es keine Radwegunterführung. Der Radverkehr wird gemeinsam mit den Fußgängern mittels einer eigenen Ampelsignalisierung, die Teil der LSA-Steuerung am Kupfereck ist, sicher über die Querung am Brückenende geführt. Mit Umbau des Kupferecks wurden zur Entzerrung der Ströme Aufweitungen am Brückenende eingebaut, die insbesondere den abbiegenden Fußgängern und Radfahrern mehr Platz gewähren, wodurch sich die Situation deutlich verbessert hat.

Der bestehende Geländeverlauf unter der Brücke würde nur einen 2,00 Meter schmalen Zweirichtungsradweg (1 m pro Fahrtrichtung; ohne Fußweg) zulassen. Fußgänger müssten wegen des schmalen Wegs, des geringen Abstands zum Fluss und der schlechten Sicht ausgeschlossen werden. Identisch zu der Unterführung auf der Nordseite müsste das bestehende Gelände um einen Meter abgetragen werden, um eine Durchfahrtshöhe von 2,50 Meter zu erreichen. Die Häufigkeit der Sperrungen der Unterführung und des zuführenden Wegs wäre identisch zur Unterführung auf der Nordseite. Letztendlich wäre die Unterführung bis zu 10% aller Tag nicht nutzbar. Für eine hochwasserfreie Unterführung wäre die Errichtung eines Trogbaus mit hohen Kosten erforderlich, der zudem in den Abflussquerschnitt der Isar eingreifen würde.

Der Antrag schlägt eine Radwegführung von der Roßbachunterführung unter dem Achdorfer Isarsteg bis zur Preysingallee vor. Dieser Weg wäre insgesamt ca. 180 Meter lang und folgt im wesentlichen dem bestehenden Pfad im Grünstreifen zwischen Isar und Wittstraße, der an die südliche Preysingallee anbindet und am westlichen Ende kurz vor dem Isarsteg mit einer kleine Treppenanlage an den Gehweg vor der Brücke führt. Der Pfad wird derzeit ausschließlich von Fußgängern genutzt und ist nicht hochwasserfrei. Mit dem Bau einer Unterführung könnte man Fußgänger auf der Radwegunterführung nicht verhindern. Deutlich schwieriger ist es, die Anbindung einer Unterführung an den kurzen und engen Bestandsweg zwischen der Ampel vor der Brücke und der Roßbachunterführung verkehrssicher zu lösen:

- 2,60 m breiter Zweirichtungsradweg neben 2,00 m breitem Gehweg
- Gefälle- bzw. Steigungsstrecke nahe an der 90°-Kurve aus der Roßbachunterführung
- stark frequentiert insbesondere in den Spitzenstunden

- schlechte Sichtbeziehung in/aus Roßbachunterführung und zur parallelen geplanten Unterführung (spitzer Winkel der Einmündung)

Bei Vorfahrt des bestehenden Rampenwegs besteht die Gefahr, dass schnell herabfahrende Radfahrer Richtung Roßbachunterführung trotz Vorfahrt mit Radfahrern aus der neuen Unterführung und v.a. mit Radfahrern die links in die Unterführung abbiegen wollen oder solchen, die anhaltende Linksabbieger von hinten überholen, kollidieren. Bei Vorfahrt in und aus der neuen Unterführung müssten die von der Ampel herabfahrenden Radfahrer anhalten, sobald Radfahrer aus der neuen Unterführung (paralleler Weg, 180°-Blick) oder aus der Roßbachunterführung kommen, da nicht erkennbar ist, ob diese geradeaus fahren oder links abbiegen wollen. Beide Vorfahrtsregelungen wären sehr gefahrenträchtig, da die oben beschriebene Topografie äußerst ungünstig für eine Einmündung der Unterführung ist, die Radfahrer sich auf freier Strecke wähen und beschleunigen und letztendlich an dieser Stelle eine klare Vorfahrtsregelung von vielen Radfahrenden nicht eingehalten werden würde. Die Führung der querenden und abbiegenden Radfahrer über die Einmündung des Isarstegs ist trotz der etwas eingeschränkten Geh- und Radwegbreiten deutlich sicherer, da die Vorfahrt der Fußgänger und Radfahrer an dieser Stelle durch die Ampelsteuerung klar geregelt wird, keine hohen Geschwindigkeiten auftreten und gute Sichtbeziehungen bestehen.

Der Bau einer nicht hochwasserfreien Radwegunterführung auf der Südseite des Achdorfer Isarstegs würde rund 300.000 € kosten und wäre voraussichtlich durch das derzeitige Förderprogramm Stadt und Land förderfähig. In eine Entwurfsplanung (zuführenden Wege Trasse, Höhenverlauf, Stützmauer, Belag etc.) wäre das Wasserwirtschaftsamt einzubeziehen, um Auswirkungen auf den Abflussquerschnitt zu berücksichtigen.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt

Das Straßenverkehrsamt sieht die Verkehrsführung für den Radverkehr durch eine Unterführung am Achdorfer Isarsteg kritisch. Wie in der Stellungnahme des Tiefbauamtes bereits geschildert besteht ein erhebliches Gefährdungspotential sowohl im Hinblick auf die gefahrenen Geschwindigkeiten (bergab) als auch hinsichtlich der schlechten Sichtbeziehungen der Verkehrsströme untereinander.

Im Hinblick auf das auch mit straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht vermeidbare Gefährdungspotential wird die Einrichtung einer Unterführung seitens des Straßenverkehrsamtes nicht befürwortet.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht zur Unterführung Achdorfer Isarsteg wird Kenntnis genommen.
2. Der Bau einer Radwegunterführung auf der Südseite des Achdorfer Isarstegs ist in Anbetracht der kürzlich verbesserten Radwegführung am Knoten vor dem Steg, einer mangelnden Verkehrssicherheit wegen absehbarer Verkehrskonflikte an der Roßbachunterführung und der regelmäßigen Nichtnutzbarkeit aufgrund Hochwasser nicht zielführend und wird deshalb nicht weiter verfolgt.
3. Dem Antrag Nr. 308 wurde somit Rechnung getragen.

Anlage:

Anlage – Antrag Nr. 308