



Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Ansprechpartner	Durchwahl	Fax	Seite	Datum
			Tiefbauamt	-1338	-	1 von 3	30.06.2025

Vorhaben: BBP 01-43 "Südlich Wagnergasse" – Weg entlang des Kl. Isarufers

Sehr geehrte Damen und Herren,

das SG 1 - Ingenieurbauwerke und Wasserwirtschaft und das SG 3 - Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Landshut nehmen wie folgt zu o.g. Vorhaben Stellung:

SG3 – Verkehrsplanung:

Eine mögliche, ca. 180 m lange Wegverbindung zwischen dem Brenner-Christl-Weg und dem Brückenkopf an der Zweibrückenstraße besitzt für den Landshuter Radverkehr keine Netzbedeutung.

Auf dem parallelen Abschnitt über die Wagnergasse werden die Radverkehre im Mischverkehr sicher und direkt geführt. Auch wenn dieser 140 m kurze Abschnitt nur gepflastert ist, können Radfahrende an der Ampelkreuzung sicher queren und in alle Richtungen weiterfahren.

Ohnehin wäre ein Verbindungsweg zwischen dem Brenner-Christl-Weg und der Zweibrückenstraße nur für Beziehungen zwischen dem Stadtpark und der Inneren Regensburger Straße relevant, wobei unklar ist, wie der Radverkehr regelkonform vom Wegende an der Brücke über den Gehweg in Gegenrichtung bis an die Ampelquerung geführt werden kann. Für Beziehungen zwischen der Nikolastraße und der der Unteren Altstadt (Heilig Geist Kirche) hätte der Weg keinerlei Relevanz, da diese Radfahrenden entweder über den Brenner-Christl-Weg und den Kleinen Isarsteg fahren oder die direkte Verbindung über die Wagnergasse nehmen. Die Fahrt über einen Weg an der Isar wäre ein Umweg. Ansonsten gibt es weitere parallele Wege für den Radverkehr, wie z.B. die Fahrradstraße Papiererstraße, die Schutzstreifen zwischen Bismarckplatz und Zweibrückenstraße oder den Franz-Högner-Weg auf der gegenüberliegenden Seite der Kleinen Isar.

Mit dem Beschluss des Verkehrssenats vom 16.01.2024 für die Umsetzung einer Verkehrsberuhigung in der Karlstraße und vor der Nikolaschule wird auch die Wagnergasse

um rund 30% vom Kfz-Verkehr entlastet. Bei rund 2.900 Kfz am Tag und Tempo 30 empfiehlt die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) die Führung im Mischverkehr. Der Schwellwert für eine Führung mit Radverkehrsanlage (z.B. Radweg oder Schutzstreifen) liegt mehr als doppelt so hoch.

Zudem müsste gemäß ERA ein gemeinsamer Geh- und Radweg mindestens 2,50 m breit sein. Alleine der vorhandene Grünstreifen an der Isar vor den Gebäuden Karlstraße 5a-5e (städtischer Grund) ist dafür nicht breit genug (max. 2 m zu einem noch nicht vorhandenen Geländer). Auf den anschließenden letzten 30 m bis zum Einmündungsbereich der Restpfettrach fehlt die städtische Fläche, sodass ein entsprechend breiter auskragender Weg an der Uferböschung der Kleinen Isar geschaffen werden müsste (unter Berücksichtigung von Bestandsbäumen). Die räumlichen Voraussetzungen für einen befahrbaren (z.B. Rampensteigung, Radien, Aufstellfläche etc.) und sicheren Radweganschluss stumpf auf den Gehweg an der Heilig-Geist-Brücke nicht kaum gegeben.

Aus den o.g. Gründen ist eine Radverbindung an der Isar zwischen dem Brenner-Christl-Weg und dem Brückenkopf an der Zweibrückenstraße nicht erforderlich.

In der Wagnergasse bis zum Brenner-Christl-Weg existieren beidseits unterschiedlich breite Gehwege: zwei Engstellen unter einem Meter entlang der Südseite, ansonsten zwischen 1,20 und 2,50 m breit. Da diese Gehwege nicht durchgehend die regelkonforme Breite von 2,50 m bzw. Mindestbreite von 2,10 m aufweisen, könnte ein Gehweg an der Isar abseits vom Verkehr für Fußgänger eine attraktive Alternative bieten.

SG 1 - Ingenieurbauwerke und Wasserwirtschaft:

Die derzeitige Planung sieht vor, vom Brenner-Christl-Weg ausgehend entlang des linken Ufers der Kleinen Isar einen Fußweg bis zur Seligenthaler Brücke zu erstellen. Ab der Einmündung der Restpfettrach in die Kleine Isar soll der Weg auskragend an der zu ertüchtigenden, bestehenden Ufermauer entlang geführt werden.

Hierbei ist gemäß der vorliegenden Planungsskizze von einem **Freibord** von ca. 10 cm zum HQ100- Wasserstand der Kleinen Isar auszugehen (bei einer angenommenen Stegmächtigkeit von ca. 0,5 m - vgl. Aufbau Ussarsteg). Hier ist mit dem Wasserwirtschaftsamt Landshut zu klären, ob der Freibord im HQ100-Fall aufgrund der **Verklauungsgefahr** des Stegs im direkten Zustrombereich der Seligenthaler Brücke ausreichend ist, oder gegebenenfalls angepasst werden müsste.

Zudem greift die Planung zwischen der Anbindung zum Brenner-Christl-Weg und der Einmündung der Restpfettrach zum Teil erheblich in das festgesetzte **Überschwemmungsgebiet** der Kleinen Isar ein (Anlagengenehmigung Art 20 BayWG / Ausnahme Überschwemmungsgebietsverordnung i.d.R. notwendig, hierzu der Verweis auf das Umweltamt als zuständige Wasserrechtsbehörde). Eine etwaige Aufschüttung, um den Weg auf eine für Radfahrer ausreichende Breite auszubauen, ist auf Grund des dafür notwendigen Eingriffs in ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet voraussichtlich von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes nicht genehmigungsfähig.

Da dem Tiefbauamt für diesen Abschnitt der Großen und Kleinen Isar kein Umgriff der Überschwemmungsgebietsflächen für ein HQhäufig (Berechnung erfolgt i.d.R. bei Gewässer I. und II. Ordnung durch das WWA) vorliegt, ist aktuell nur schwer abschätzbar, wie häufig der Fußgängerweg **im Hochwasserfall für die Betretung gesperrt** werden muss, um eine Gefahr für Leib und Leben der Passanten auszuschließen.

Da der Weg im Bereich der Restpfettrach-Einmündung um eine große **Trauerweide** herumgeführt werden und hierfür ggf. aufgeständert werden muss, ist davon auszugehen, dass die Stegkonstruktion im HQ100-Fall erheblich in den **abflusswirksamen Bereich** der Kleinen Isar eingreifen würde. Es ist stark zu bezweifeln, dass das WWA diesem Vorschlag zustimmen kann. Vor der weiteren Planung sollte aus diesem Grund die **Baumgesundheit** der Trauerweide **überprüft** werden, um ausschließen zu können, dass der Baum möglicherweise kurz nach Bau der aufwändigen / teuren Stegkonstruktion gefällt werden muss. Ebenso sind die Trauerweide und ihre Gesundheit ein wichtiger Faktor für die **Verkehrssicherungspflicht der Stegkonstruktion**.

Des Weiteren ist für den Bau des Stegs von einem starken Eingriff in den **Wurzelbereich** des Baumes auszugehen, für eine Einschätzung der Auswirkungen des Eingriffs sollte ggf. das Stadtgartenamt um Stellungnahme gebeten werden.

Auf Grund der geringen Bereite und der Lage des Fußgängerwegs und der statischen Anforderungen an den Steg ist aus unserer Sicht **kein Vorteil für die Gewässerunterhaltung** der Kleinen Isar und der Restpfettrach erkennbar. Die Unterhaltslast der Ufermauer ab Einmündung der Restpfettrach bis zur Seligenthaler Brücke teilen sich aktuell das Wasserwirtschaftsamt Landshut / Freistaat Bayern und der Anlieger. Wenn der neue Weg dort vorbei führt, wäre gegebenenfalls die Stadt auch für die Ufermauer unterhaltspflichtig, was zu erheblichen Kosten führt (es sei denn, der Bauträger übernimmt dies).

Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass sich ein Teil der Planung auf dem Gewässerflurstück der Kleinen Isar im **Eigentum des Freistaates Bayern** befindet. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass die aktuelle Planung **nicht barrierefrei** gestaltet ist.

Fazit:

Auf Grund der schwierigen technischen Machbarkeit, der schwer zu erfüllenden Voraussetzungen der wasserwirtschaftlichen Belange, des fehlenden verkehrlichen Nutzens und der zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Kosten ist die Maßnahme nicht darstellbar.