

Stadt Landsberg am Lech

Abteilung / Referat:

Referat 41 - Straßen- und Wegebau

Sitzungsvorlage

Datum

Gremium

25.03.2026 Stadtrat

Aktenzeichen:

416-631-AMüll

Drucksachennummer:

BV-7438/2026-410

Vorlagenstatus:

öffentlich

Gegenstand (TOP):

Neubau Geh- und Radweg an der Neuen Bergstraße - Ausführungsvarianten

1. Frühere Beschlüsse und Empfehlungen:

Stadtrat 03.07.2019:

Vorstellung zweier Varianten und Beschlussvorschlag zur Ausführung einer der beiden Varianten. (BV-5375/2019-410)

→ Ablehnung beider vorgestellter Varianten

Stadtrat 19.06.2024:

Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Aktualisierung / Neuberechnung der Kosten für die vorgestellte und abgelehnte Var. 2 (AN-0708/2024-410)

→ Vorlage Machbarkeitsstudie zu HH-Beratungen 2026, Realisierung 2026

Stadtrat 14.05.2025:

Fraktionsübergreifender Antrag der Stadtratsfraktionen Bündnis 90/Die Grünen und Landsberger Mitte zur Vorstellung der Machbarkeitsstudie bis Juli 2025, Anordnung Überholverbot als Sofortmaßnahme (ABV7214/2025-300).

→ Anordnung Überholverbot, weitere Punkte aus Antrag zurückgestellt

2. Sachverhalt:

1.1. Einleitung

Die Neue Bergstraße übernimmt als Ortsverbindungstraße eine zentrale Verbindungsfunktion zwischen der Landsberger Oststadt und der Alt-, Süd- und Nordstadt sowie den angrenzenden Gewerbegebieten. Sie ging als Staatsstraße im Zuge des Zensus 2014 in die Straßenbaulast der Stadt Landsberg am Lech. Über die Karolinenbrücke besteht eine der zur Autobahnbrücke nächstgelegenen Querungsmöglichkeiten des Lechs. In den Hauptverkehrszeiten führt insbesondere der kommunale Berufs-, Schul- und ÖPN-Verkehr zu einer hohen Auslastung der Verkehrskapazität.

Die Verkehrsbelastung im Bestand beträgt 22.442 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 2 % (Verkehrszählung 19.06.2024). Die Straße weist eine Längsneigung von bis zu ca. 6 % auf und ist durch enge räumliche Rahmenbedingungen geprägt, insbesondere durch bestehende Stützmauern, denkmalgeschützte Bauwerke (u. a. Stadtmauer und „Jungfernsprung“), die Zufahrt zur Tiefgarage Schlossberg sowie das Brückenbauwerk zur Überführung des Wolfmüllerweges.

Im Falle von Verkehrsbeeinträchtigungen auf der A96 wird die innerstädtische Ost-West-Achse regelmäßig als Ausweichroute genutzt. Vor dem Hintergrund steigender Mobilitätsansprüche und wachsender Verkehrsbelastungen ist perspektivisch nicht von einer Entlastung der Situation auszugehen.

Parallel hierzu hat die Nutzung der Neuen Bergstraße durch den Radverkehr in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen. Insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrrädern wird die Strecke trotz der ausgeprägten Steigung verstärkt genutzt. Die bestehende Radverkehrsführung (bergauf Schutzstreifen, bergab rot markierter Radfahrstreifen) sowie die vorhandene Gehwegbreite von teilweise lediglich 1,10 m bis 1,70 m entsprechen nicht den aktuellen Regelwerken (u. a. ERA, RAST) und führen insbesondere im bergauf führenden Abschnitt zu Konfliktsituationen zwischen motorisiertem Verkehr, Radfahrenden und Fußgängern sowie häufigem Rückstau bis in die Altstadt.

Darüber hinaus ist die Maßnahme als Platz 1 Bestandteil der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Landsberg am Lech enthaltenen TOP-10-Maßnahmen, welcher dem Stadtrat am 14.05.2025 vorgestellt wurde. Die Dringlichkeit der Umsetzung wird darin als „sehr hoch“ eingestuft.

Die Planung und Umsetzung der Maßnahme gestaltet sich insbesondere aufgrund der außergewöhnlich engen und sensiblen Rahmenbedingungen als technisch anspruchsvoll, zeitintensiv und kostenaufwendig. Die zur Verfügung stehenden Flächen sind im maßgeblichen Abschnitt durch bestehende Stützmauern aus dem Jahr 1936 begrenzt, die sowohl konstruktiv als auch denkmalrechtlich von hoher Bedeutung sind. So verbleiben im Bereich der Kurve am „Jungfernsprung“ lediglich 12,40 m nutzbare Breite. Die bergseitige Stützmauer sichert unter anderem den denkmalgeschützten Bereich um den „Jungfernsprung“ und den Schlossberg, während zugleich umfangreiche Bereiche als Boden- bzw. Ensembledenkmal geschützt sind. Eingriffe in diese Bauwerke sind daher nur unter erheblichen technischen und genehmigungsrechtlichen Auflagen möglich. Gleichzeitig bestehen Ungewissheiten hinsichtlich der vorhandenen Bausubstanz, sodass für weitergehende Eingriffe in Stützwände aufwendige Untersuchungen erforderlich wären. Diese sind daher im Sinne einer Risikoabwägung zu minimieren.

Hinzu kommt, dass die vorhandenen Flächen nicht beliebig erweitert werden können, während gleichzeitig die Fahrbahn so dimensioniert sein muss, dass auch große Fahrzeuge wie Gelenkbusse den Kurvenbereich sicher passieren können. Parallel sind die Entwässerung vollständig neu zu konzipieren sowie bestehende unterirdische Anlagen und Leitungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus erfordern Förderprogramme und technische

Regelwerke die Einhaltung bestimmter Mindestbreiten für alle Verkehrsarten, was die planerischen Spielräume zusätzlich einschränkt.

Aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung der Neuen Bergstraße sowie der nur eingeschränkt leistungsfähigen Umleitungsstrecken soll eine Vollsperrung während der Bauzeit möglichst vermieden werden. Dies erfordert die frühzeitige Entwicklung eines detaillierten Bauablauf- und Verkehrsführungskonzeptes mit geeigneten Bauphasen. Bei abschnittsweiser Verkehrsführung, beispielsweise unter Einsatz von Lichtsignalanlagen, sind insbesondere die maximal zulässigen Abschnittslängen sowie die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Hinblick auf mögliche Rückstauungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist eine enge Abstimmung mit parallel laufenden Baumaßnahmen im Umfeld erforderlich, um zusätzliche Verkehrsbelastungen und gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Vor diesem Hintergrund ist die Herstellung einer regelkonformen und verkehrssicheren Radverkehrsanlage entlang der Neuen Bergstraße vorgesehen, die sowohl die Leistungsfähigkeit der Straße als auch die Anforderungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

In der Gesamtschau führt die Vielzahl an technischen, rechtlichen und räumlichen Randbedingungen dazu, dass intensive Abstimmungen, Untersuchungen und Planungsleistungen notwendig sind, die deutlich über den Umfang üblicher Straßenbaumaßnahmen hinausgehen.

Daher waren zunächst im Zuge einer Machbarkeitsstudie die Rahmenbedingungen zu erarbeiten.

Mit dem Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 08.05.2024 sowie mit dem fraktionsübergreifenden Antrag der Stadtratsfraktionen Bündnis 90 / Die Grünen und Landsberger Mitte vom 21.04.2025 wurde die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Neuen Bergstraße erneut aufgegriffen.

1.2. Variantenvergleich aus der Machbarkeitsstudie

Aufbauend auf den bereits in 2019 durchgeführten Untersuchungen wurde die am 03.07.2019 vorgestellte Vorzugsvariante planerisch weiterentwickelt und gemeinsam mit drei zusätzlich erarbeiteten Varianten zur Verbesserung der Verkehrsführung betrachtet. Gegenstand der Machbarkeitsstudie war ausschließlich die Bewertung möglicher verkehrlicher Lösungen unter Berücksichtigung der maßgebenden Zwangspunkte, wie vorhandene Fahrbahnbreiten und Bestandsbauwerke. Aspekte wie die Anpassung der Straßenentwässerung, die Sicherung oder Umverlegung von Sparten sowie weitere detaillierte konstruktive Maßnahmen waren nicht Bestandteil der Untersuchung.

Allen untersuchten Varianten ist gemeinsam, dass die Abbiege- und Beschleunigungsspur im Bereich der Tiefgaragenzufahrt entfällt. Ebenso entfallen die bestehende Querungshilfe in Richtung Hauptplatz sowie die in der Kurve am Jungfernsprung vorhandene Doppelschutzplanke als Mitteltrennung. Die erforderliche Rückhaltefunktion wird in sämtlichen Varianten durch einen Bordsteinanschlag in Kombination mit einem Geländer mit Sicherungsseil gewährleistet.

Nachfolgend werden die vier untersuchten Varianten dargestellt und gegenübergestellt.

1.) Variante 1: baulich getrennte Geh- und Radwege bergauf, Radfahrstreifen bergab

Bei Variante 1 ist auf der bergauf führenden Straßenseite ein separater Gehweg mit einer Breite von 2,25 m sowie ein eigenständiger 2,10 m breiter Radweg vorgesehen, während in Fahrtrichtung bergab ein Radfahrstreifen wie im Bestand erhalten bleibt. Die erforderliche Gesamtbreite dieser getrennten Geh- und Radwegkombination auf der süd-westlichen Seite beträgt dabei 4,35 m. Ergänzt um die erforderliche Mindestbreite für Begegnungsverkehr mit ÖPNV-Anteil und den Radfahrstreifen auf der nord-östlichen Seite ergibt sich auf der Geraden eine erforderliche Gesamtbreite von 12,60 m. Im Kurvenbereich sind, in Abhängigkeit der Schleppkurvenradien, Aufweitungen erforderlich.

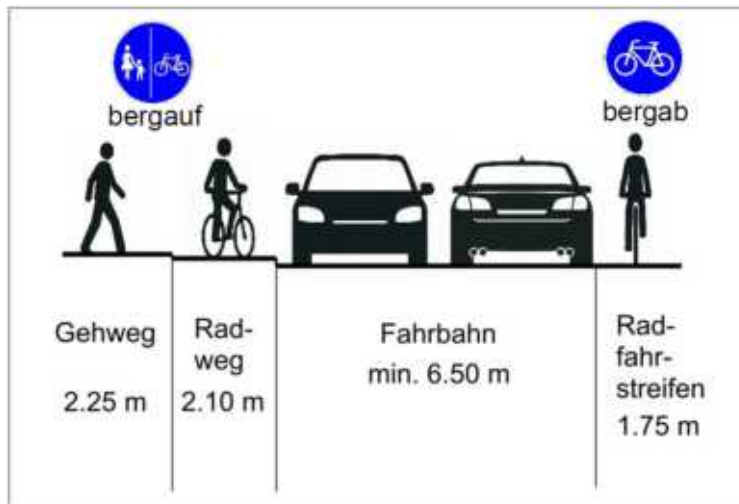


Abbildung 1: Straßenraumaufteilung Variante 1, Quelle: Machbarkeitsstudie Ingenieurbüro Nietsche & Pienle GmbH

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit in Fahrtrichtung bergauf bietet diese Variante die besten Voraussetzungen, da durch die bauliche Trennung von Fuß- und Radverkehr eine klare Strukturierung entsteht und Konflikte aufgrund großen Geschwindigkeitsunterschieden minimiert werden. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist in hohem Maße gewährleistet.

Die technische Umsetzbarkeit ist grundsätzlich gegeben, gestaltet sich jedoch als herausfordernd, da erhebliche bauliche Anpassungen notwendig wären. Insbesondere müssten die bestehende bergseitige Stützmauer entlang des Schlossbergs mit der Zufahrt in die Tiefgarage und die Stützmauer auf der Talseite angepasst und teilweise neu errichtet werden. Diese Eingriffe bedeuten nicht nur hohe bauliche Aufwendungen, sondern auch umfangreiche Verkehrsbeeinträchtigungen und beträchtliche Kosten.

Gemäß einer ersten Kostenschätzung belaufen sich die einmaligen Aufwendungen zur Planung und Umsetzung der Variante 1 auf rd. 11,6 Mio.-€ (brutto), zudem sind die neu errichteten Bauwerke einer regelmäßigen Inspektion und Wartung zu unterziehen, was geschätzte jährliche Folgekosten von rd. 10.000 € bis 15.000 € bedeutet.

2.) Variante 2: baulich getrennter Gehweg und Radfahrstreifen bergauf und bergab

Bei Variante 2 ist auf der bergauf führenden Seite ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m auf der Fahrbahn vorgesehen, der von einem 2,25 m breiten Gehweg begleitet wird. In Fahrtrichtung bergab bleibt ein Radfahrstreifen wie im Bestand erhalten. Der aktuell vorhandene Gehweg und der Schutzstreifen für bergauf fahrende Radfahrer entsprechen aufgrund ihrer geringen Breite nicht den geltenden Richtlinien, sodass hier eine Anpassung zwingend erforderlich wäre. Die für diese Variante insgesamt benötigte Breite auf der süd-westlichen Seite beträgt 4,10 Meter. Die Gesamtbreite der Verkehrsanlage in der Geraden beträgt bei Variante 2 12,35 m. Im Kurvenbereich sind wie bei den allen anderen Varianten Aufweitungen erforderlich.

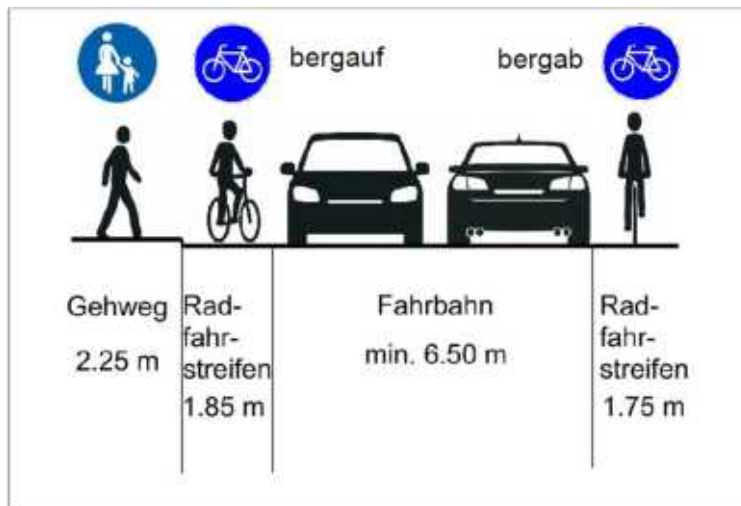


Abbildung 2: Straßenraumaufteilung Variante 2, Quelle: Machbarkeitsstudie Ingenieurbüro Nietsche & Pienle GmbH

Auch hier ist die technische Umsetzbarkeit dieser Variante grundsätzlich gegeben, jedoch mit erheblichem planerischem und baulichem Aufwand und sehr hohen Kosten. Für die Realisierung wären umfangreiche Anpassungen an den bestehenden Stützmauern erforderlich.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit bietet Variante 2 zwar insgesamt eine vertretbare Lösung, allerdings erweist sich die bergauf führende Radverkehrsführung als weniger komfortabel als ein baulich getrennter Radweg. Besonders kritisch ist hierbei das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau zwischen Radfahrern und dem motorisierten Verkehr. Gerade bergauf bewegen sich Radfahrer deutlich langsamer, sodass Überholvorgänge häufiger und potenziell gefährlicher sind. Aus diesem Grund ist eine bauliche Trennung des bergauf fließenden Radverkehrs vom motorisierten Verkehr auf eigenem Fahrbahnniveau eindeutig zu bevorzugen, um eine Verbesserung zur Bestandssituation zu erreichen.

Obwohl der Flächenbedarf im Vergleich zu Variante 1 ca. 5% kleiner ausfällt, bleibt der Aufwand hoch, die Kosten beträchtlich und die Eingriffe in die bestehende Bausubstanz erheblich. Vor allem aber, ergibt sich aus Variante 2 keine signifikante Verbesserung im Vergleich zur aktuell bestehenden Situation. Dies führt schließlich zum Ausschluss der Variante 2 und sie wird in der Untersuchung nicht weiter betrachtet.

3.) Variante 3: baulich getrennter gemeinsamer Geh- und Radweg bergauf, Führung des Radverkehrs mit Radfahrstreifens bergab

Variante 3 sieht auf der bergauf führenden Seite einen gemeinsamen Geh- und Radweg vor, während in Fahrtrichtung bergab der bestehende Radfahrstreifen wie im Bestand erhalten bleibt. Die hierfür benötigte Gesamtbreite auf der süd-westlichen Seite beträgt 3,25 Meter. Die Gesamtbreite der Verkehrsanlage in der Geraden beträgt bei Variante 3 11,50 m. Auch hier sind Aufweitungen im Kurvenbereich erforderlich.

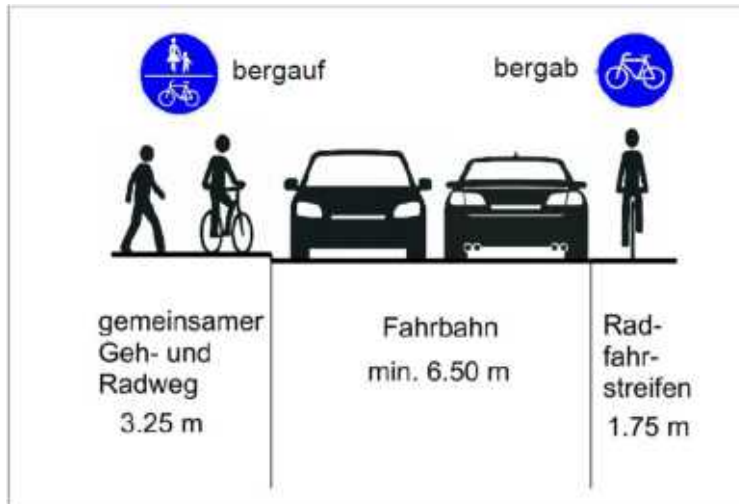


Abbildung 3: Straßenraumaufteilung Variante 3, Quelle: Machbarkeitsstudie Ingenieurbüro Nietsche & Pienle GmbH

In Bezug auf die technische Umsetzbarkeit zeigt sich diese Variante hingegen als deutlich praktikabler. Mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts von rund 20 Metern, an dem eine Engstelle vorliegt, sind nur geringfügige Eingriffe an bestehenden Bauwerken notwendig. Aufwändige bauliche Anpassungen an den Stützmauern entfallen weitgehend.

Die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer wird in der bergauf führenden Verkehrsrichtung gegenüber der Bestandssituation deutlich verbessert, auch wenn der gemeinsame Geh- und Radweg naturgemäß Nutzungskonflikte mit sich bringen kann. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, Abschnitt 3.8) ist bei Strecken mit deutlicher Steigung eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr, aber auch vom Fußgängerverkehr zu bevorzugen. Wenn die Trennung aufgrund beengter Platzverhältnisse oder baulicher Zwänge nicht realisierbar ist, kann jedoch ein gemeinsamer Geh- und Radweg als vertretbare Lösung gewählt werden, insbesondere wenn er ausschließlich bergauf genutzt wird und dadurch die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus von Fußgängern und Radfahrern vergleichbar bleiben.

Der Entfall umfassender Um- und Neubauten im Hinblick auf die erforderlichen Stützbauwerke führt bereits zu einer Reduzierung der einmaligen Aufwendungen auf rd. 5,9 Mio.-€ sowie jährlichen Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungskosten von rd. 8.000 €. Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erlangten Erkenntnisse lassen zudem die Vermutung zu, dass im Rahmen einer weiterentwickelten Planung auch für die genannte Engstelle von rund 20 Metern eine Alternativlösung zur aktuell vorgesehenen auskragenden Platte, die im Bereich des Jungfernsprunges über der talseitigen Stützwand hergestellt werden soll, gefunden werden kann. Dies würde eine weitere Reduzierung der Baukosten bedeuten.

4.) Variante 4: baulich getrennter gemeinsamer Geh- und Radweg bergauf, Führung des Radverkehrs ohne Schutz- oder Radfahrstreifen bergab

Variante 4 sieht auf der bergauf führenden Seite einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25 m vor. In Fahrtrichtung bergab wird der Radverkehr auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr geführt, ein separater Schutzstreifen oder Radfahrstreifen ist nicht vorgesehen. Die erforderliche Gesamtbreite auf der süd-westlichen Seite beträgt, wie bei Variante 3, 3,25 Meter. Die Gesamtbreite der Verkehrsanlage in der Geraden beträgt bei Variante 4 nur 9,75 m.

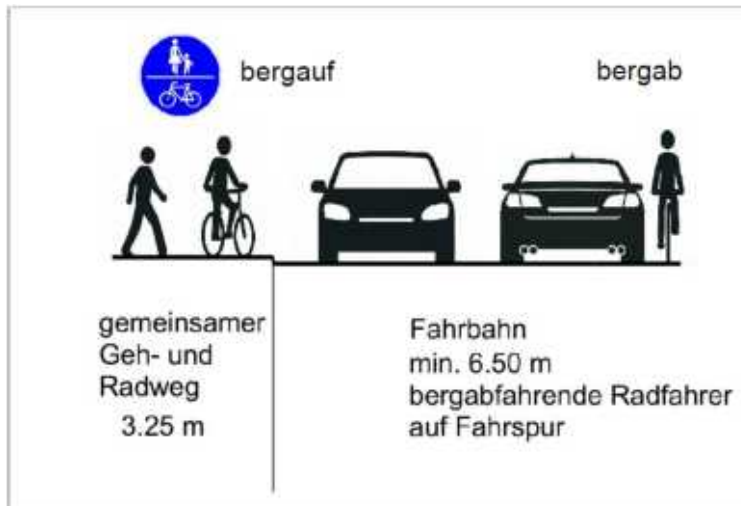


Abbildung 4: Straßenraumaufteilung Variante 4, Quelle: Machbarkeitsstudie Ingenieurbüro Nietsche & Pienle GmbH

Die technische Umsetzbarkeit dieser Variante ist grundsätzlich gut. Aufgrund des geringeren Flächenbedarfs können Eingriffe in bestehende Bauwerke vermieden werden.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit ergibt sich ein differenziertes Bild. Bergauf verbessert sich die Situation für Radfahrende gegenüber der heutigen Führung auf der Fahrbahn deutlich, da sie baulich vom motorisierten Verkehr getrennt werden. Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg bewegen sich Fußgänger und bergauf fahrende Radfahrer, wie auch bei Variante 3, aufgrund der vorhandenen Steigung überwiegend mit vergleichbaren Geschwindigkeiten, sodass die Konfliktintensität grundsätzlich begrenzt bleibt.

Bergab wird der Radverkehr im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Aufgrund der vorhandenen Längsneigung können sich insbesondere bei dichtem Verkehrsaufkommen zeitweise vergleichbare Geschwindigkeitsniveaus zwischen Rad- und Kfz-Verkehr einstellen, insbesondere dann, wenn zukünftig eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h angestrebt würde. Gleichwohl treten in Abhängigkeit von Verkehrsfluss, Nutzergruppe und Fahrverhalten weiterhin Geschwindigkeitsunterschiede auf. Bei stockendem Verkehr, z. B. durch Rückstau aus Richtung Hauptplatz, besteht zudem die Möglichkeit, dass Radfahrende stehende oder langsam fahrende Fahrzeugkolonnen überholen und sich dabei entweder zwischen vorausfahrendem Fahrzeug und Fahrbahnrand drängen oder sich aber im Bereich der Fahrbahnmitte bewegen, wodurch zusätzliche Konfliktsituationen entstehen können. Insbesondere für weniger geübte oder ältere Radfahrende kann ein erhöhtes Unsicherheitsgefühl sowie ein gesteigertes Konfliktpotenzial entstehen.

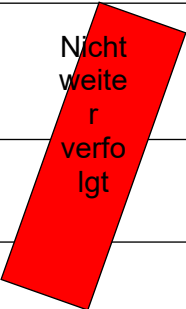
Aufgrund des im Vergleich zu den übrigen Varianten geringsten Flächenbedarfs für den nichtmotorisierten Verkehr bleibt die Fahrbahn bei Variante 4 am breitesten erhalten.

Der wesentliche Vorteil von Variante 4 liegt in der Reduzierung des baulichen Aufwands sowie in den vergleichsweise niedrigen Baukosten, da kein Radfahrstreifen bergabführend geplant ist. Gleichzeitig weist diese Lösung jedoch sowohl bergauf als auch bergab Mischverkehrssituationen auf, wodurch das Sicherheitsniveau insgesamt unter dem der Varianten 1 und 3 liegt.

Die Variante 4 stellt eine wirtschaftliche Kompromisslösung dar, die die Verkehrssituation für den bergauf fließenden Verkehr zwar verbessert, in Fahrtrichtung bergab jedoch keine Verbesserung bzw. sogar eine Verschlechterung darstellt.

Variante 4 stellt mit einmaligen Aufwendungen von nur rd. 4,3 Mio.€ sowie jährlich rd. 6.000 € Kosten für Inspektion und Unterhaltung die kostengünstigste Lösung dar.

Zusammenfassend stellt sich ein Vergleich der vier untersuchten Varianten wie folgt dar:

Kriterium	Var. 1	Var. 2	Var. 3	Var. 4
Vorteile	+ höchster Mehrwert für Verkehrssicherheit		+ Mehrwert für Verkehrssicherheit + reduzierte bauliche Eingriffe	+ kostengünstig + geringer baulicher Aufwand + Verbesserung der Verkehrssituation bergauf
Nachteile	- hohe Kosten - hoher Flächenbedarf - Umfassende bauliche Eingriffe in bestehende Bauwerke - umfangreiche Eingriffe in Verkehrsbeziehungen - hohes Risiko aufgrund nicht vorhersehbarer Umstände beim Neubau der Stützbauwerke im denkmalgeschützten Umfeld	- keine Verbesserung der Verkehrssicherheit wegen Radweg auf Fahrbahn - Umfassende bauliche Eingriffe - hohe Kosten	- mögliche Sonderlösung für Engstelle im Bereich Jungfernsprung - Mischverkehr auf Geh-/Radweg birgt mögliches Konfliktpotential	- Mischverkehr auf Geh-/Radweg birgt mögliches Konfliktpotential - Verschlechterung der Verkehrssituation bergab
Fördermöglichkeiten	Möglich: - BayGVFG - u. U. „Stadt & Land“		Ggfs. möglich: - BayGVFG	Fraglich: - BayGVFG
Grob-Kostenschätzung (einf., brutto)	Ca. 11,6 Mio.-€		Ca. 5,9 Mio.-€	Ca. 4,4 Mio.-€
Lebenszykluskosten	hoch		mittel	gering
Empfehlung	Nicht weiterverfolgen		Vorzugsvariante	Nicht weiterverfolgen

1.3. Fördermöglichkeiten

Zur Finanzierung der Maßnahme wurden verschiedene Förderprogramme geprüft. Förderfähig sind grundsätzlich nur die sog. „zuwendungsfähigen Kosten“. Hierzu zählen die Kosten der Maßnahmenbestandteile, die unmittelbar dem jeweiligen Förderzweck dienen, sowie ggf. daraus resultierende erforderliche Folgekosten.

Nach erster Einschätzung kommt insbesondere eine Förderung nach dem **Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)** in Betracht. Förderfähig ist danach insbesondere der Ausbau von in kommunaler Baulast stehenden gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen im Zuge verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen bzw. Ortsdurchfahrten von Staatsstraßen. Der mögliche Fördersatz liegt hierbei bei 50 % bis maximal 80 % der aus DIN 276 abgeleiteten zuwendungsfähigen Kosten. Nach Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse der Stadt Landsberg am Lech lag die Förderquote bei bereits abgeschlossenen Projekten meist bei 50 %. Eine Antragstellung und fachliche Abstimmung erfolgen über die Regierung von Oberbayern.

Eine Förderung nach **Art. 13c des Bayerisches Finanzausgleichsgesetzes (BayFAG)** wurde ebenfalls betrachtet. Dieses Programm betrifft den Bau von unselbstständigen gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen an Ortsdurchfahrten von Staatsstraßen in der Baulast der Gemeinde. Der Fördersatz liegt ebenfalls bei 30 % bis maximal 80 %. Nach derzeitigem Kenntnisstand erscheint eine Förderung über dieses Programm im vorliegenden Fall jedoch voraussichtlich nicht möglich, da es sich nicht wie gefordert um einen Neubau handelt.

Darüber hinaus wurde trotz, des im Zuge der Machbarkeitsstudie erhalten negativen Bescheids, erneut die Förderkulisse der **Radoffensive Klimaland Bayern** geprüft. Diese sieht Fördermöglichkeiten insbesondere für Machbarkeitsstudien sowie für die Planung und den Aus- bzw. Umbau von interkommunalen Radwegen, innerstädtischen Lückenschlüssen von Radschnellverbindungen oder innerörtlichen Fahrradstraßen vor. Der mögliche Fördersatz beträgt 80 %. Nach derzeitiger Einschätzung des Fördermittelgebers ist eine Förderung im vorliegenden Fall jedoch fraglich, da es sich voraussichtlich weder um eine innovative Maßnahme noch um einen interkommunalen Radweg handelt.

Ferner wurde das **Sonderprogramm „Stadt und Land“** berücksichtigt. Förderfähig sind hier insbesondere der Aus- und Umbau von möglichst vom motorisierten Individualverkehr getrennten Radwegen, auch in Form von Radfahr- oder Schutzstreifen. Der Fördersatz beträgt bis zu 75 %. Zu beachten ist jedoch, dass innerörtliche kombinierte Geh- und Radwege in der Regel im Rahmen des Sonderprogrammes nicht mehr förderfähig sind. Diese Einschätzung wurde nach erfolgter Voranfrage beim Fördergeber bestätigt.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass Förderungen möglich sind. Eine abschließende Beurteilung der Förderfähigkeit ist nach Abschluss der Vorplanung in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern sowie gegebenenfalls den jeweils zuständigen Bewilligungsstellen vorzunehmen.

1.4. Fazit und Empfehlung

Die Variantenuntersuchung zeigt deutliche Unterschiede hinsichtlich Verkehrssicherheit, baulichem Aufwand und Kosten. **Variante 1** würde zwar den größten Zugewinn an Verkehrssicherheit bieten, ist jedoch aufgrund des hohen Flächenbedarfs, massiver Eingriffe in bestehende denkmalgeschützte Bauwerke und Ungewissheiten hinsichtlich der Bausubstanz und damit einhergehender Risikoabwägung als wenig wirtschaftlich zu bewerten und wird daher nicht empfohlen.

Variante 2 wurde, aufgrund der nur mangelhaften Verbesserung im weiteren Verlauf nicht vertieft untersucht. Bereits in einer frühen Untersuchungsphase zeichnete sich ab, dass bei gleichzeitig erheblichem baulichen Aufwand und entsprechend hohen Kosten keine nennenswerte Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten wäre.

Variante 4 führt zwar zu einer Verbesserung der Verkehrssituation in Fahrtrichtung bergauf und stellt eine vergleichsweise kostengünstige Lösung dar, bewirkt jedoch gegenüber dem Bestand eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den bergab führenden Radverkehr. Zudem ist nach einer Voranfrage beim Fördermittelgeber fraglich, ob eine Förderung möglich ist, da keine wesentliche Verbesserung für den Radverkehr insgesamt erreicht wird.

Als fachliche Vorzugsvariante wird daher **Variante 3** bewertet. Sie ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit bei zugleich geringeren baulichen Eingriffen, geringerem Risiko und moderaten Kosten. Im weiteren Verfahren sind noch weitere Detailfragen zur möglichen Förderfähigkeit zu klären.

1.5. Terminplanung / Ausblick

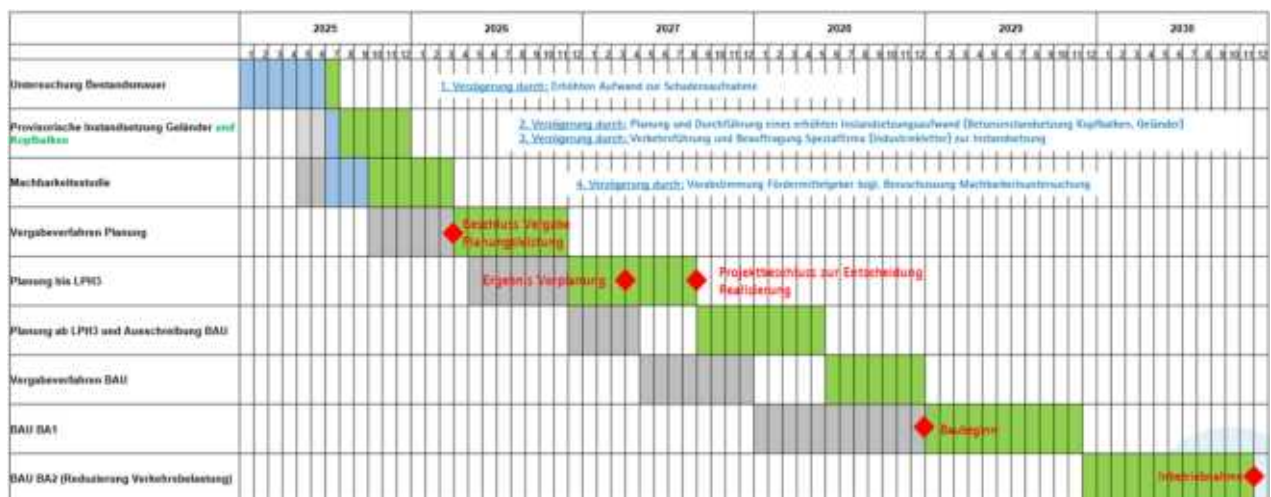


Abbildung 5: Terminplanung weiterer Projektablauf

3. beteiligte Referate:

Referat 31 - Ordnungsamt
 Abteilung 2 - Finanz- und Vermögenswirtschaft - Stadtkämmerei
 Abteilung 4 - Planen und Bauen

4. Anlagen:

Machbarkeitsstudie - Präsentation
 Lagepläne Machbarkeitsstudie – Varianten 1 bis 4

5. Zuständigkeit:

Referat 41 - Straßen- und Wegebau

6. finanzielle Auswirkungen:

Die Vorlage hat

keine finanziellen Auswirkungen ☐
folgende finanzielle Auswirkungen ☒

Ausgaben:

910.000,00 EUR (brutto) zur Beauftragung der Planungsleistungen Variante 3

Folgekosten:

Produktkonto:

541102 09611260

Bemerkung:

Für die Maßnahme stehen

Mittel zur Verfügung ☒ keine Mittel zur Verfügung ☐

7. Abgleich mit der Kommunalen Gesamtstrategie „Landsberg 2035“:

Die Sitzungsvorlage betrifft (Handlungsfelder, Zielnummern, Bezeichnungen, RN):

HF 5: Ziel 5.2 „Nachhaltige und ganzheitliche Mobilität“; Ziel 5.5 „Landsberg am Lech – Die fahrradfreundliche Kommune“; Ziel 5.6 „Verkehrssicherheit“

Die Sitzungsvorlage stimmt mit der Kommunalen Gesamtstrategie „Landsberg 2035“ überein:

☒ JA ☐ NEIN ☐ TEILWEISE

Bemerkung:

8. Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt in der Fortführung und Weiterentwicklung der Planung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Neuen Bergstraße die untersuchte Variante 3 zum Bau eines Geh- und Radweges bergauf weiterzuverfolgen und beauftragt die Stadtverwaltung damit, ein Vergabeverfahren zur Findung und Beauftragung von geeigneten Planungsbüros durchzuführen.

Landsberg am Lech, den 19.03.2026
Stadt Landsberg am Lech

Referat 41 - Straßen- und Wegebau