



|   |    |
|---|----|
| 1. Einführung .....   | 1  |
| 2. Stellungnahme Polizeipräsidium Landshut Bezug: Linie 7/ Spiegelgasse ..... | 1  |
| 3. Stellungnahme WTC .....  | 3  |
| 4. Stellungnahme Behindertenbeauftragte .....                                 | 4  |
| 5. Stellungnahme Seniorenbeirat.....  | 5  |
| 6. Stellungnahme LAVV Fahrgastbeirat.....                                     | 7  |
| 7. Stellungnahme VCD.....   | 8  |
| 8. Stellungnahme BEG .....  | 10 |
| 9. Stellungnahme Stadtentwicklungsamt/ Stadtplanungsamt.....                  | 11 |
| 11. Stellungnahme Straßenverkehrsamt.....                                     | 14 |
| 12. Stellungnahme Tiefbauamt .....  | 15 |

## 1.Einführung

Am 15.12.2023 wurde der Nahverkehrsplan der Stadtlandshut vom Stadtrat Landshut zur öffentlichen Anhörung durch die Fachstellen freigegeben, um finale Anmerkungen und Änderungswünsche in die Bearbeitung einzupflegen.

Da die Fachstellen ausschließlich zu den die Stadt Landshut betreffenden Aspekten Stellung beziehen konnten, werden Anmerkungen, welche andere Bereiche betreffen, nicht aufgeführt. Im Nachfolgenden sind die Anmerkungen der entsprechenden Stellen in **fetter** und die Antworten darauf in *kursiver* Schrift verfasst um einen besseren Bezug zu erwirken.

## 2.Stellungnahme Polizeipräsidium Landshut

Bezug: Spiegelgasse/ Linie 7

**Bei der unter Punkt 6.2 aufgeführten Durchbindung von Buslinien durch die Innenstadt durch eine Lichtzeichenanlage auf Höhe der Polizeiinspektion Landshut, Neustadt 480, 84028 Landshut, bestehen jedoch Bedenken. Es wird befürchtet, dass es durch die Installation einer Lichtzeichenanlage zu Stauungen vor dem Polizeiamtgebäude kommen könnte und dadurch eine ungehinderte Ausfahrt der Streifenfahrzeuge nicht möglich ist bzw. es zu nicht unerheblichen Behinderungen kommen könnte. Außerdem wird es dabei zu Problemen mit der Ausfahrt von Anwohnern der Spiegelgasse aus ihren Parkplätzen / Garagen kommen, die den Bussen dann in der Spiegelgasse entgegenkommen. Aus polizeilicher Sicht ist eine ungehinderte Verbindung zwischen Neu- und Altstadt für die Einsatzfahrzeuge der Polizei notwendig. Bei einer Regelung durch eine Lichtzeichenanlage mit der beschlossenen Variante 2 wird dies als problematisch angesehen. Durch die Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung in der Spiegelgasse wie in der geprüften Variante 1 wäre dies gewährleistet und es würden sich dadurch vermutlich auch die Probleme im Balsgäßchen lösen. Aus den angeführten**

**Gründen präferiert das Polizeipräsidium Niederbayern die Variante 1 unter Punkt 6.2 des Nahverkehrsplans mit der Umdrehung der Einbahnstraßenrichtung in der Spiegelgasse.**

*Die Variante 1 (Umdrehung der Fahrtrichtung in der Spiegelgasse) stand als Option im Raum. Auf Vorschlag des WTC (Wirtschaft- und Tourismus-Club Landshut) wurde als Variante 2 eine Beibehaltung der Fahrtrichtung in Kombination mit einer signalisierten Busdurchfahrt favorisiert und vom Stadtrat beschlossen. Vorteile dieser Variante 2 sind unter anderem eine sichere Einmündung der Busse und KFZ von der Oberen Altstadt in die Spiegelgasse (im Gegensatz zur Ausfahrt von Bussen und KFZ an der Ausfahrt in Gegenrichtung: schlechte Sichtbeziehung im Bereich der Arkaden/Treppenanlage insbesondere für querende Fußgänger). Ebenso besteht in der Oberen Neustadt auf der Seite der Polizei bereits ein dafür vorgesehener Haltestellenbereich (im Zuge der Neugestaltung Neustadt angelegt), der durch einen Bus in der bisherigen Fahrtrichtung angefahren werden kann. Um zu vermeiden, dass bei der Variante 2 bei den Busdurchfahrten einmal pro Stunde zu viele störende Begegnungen durch den Gegenverkehr entstehen, wird mit Hilfe einer Bussignalisierung kurzfristig die Spiegelgasse für den Gegenverkehr geräumt (Grundzustand der Signalgeber Dunkel, Gelb und Rot nur bei Anforderung durch Bus). Durch Busprobefahrten wurde nachgewiesen, dass einzelne Begegnungsfälle Bus/KFZ (z.B. Anwohner) an den vorhandenen breiteren Abschnitten problemlos möglich sind. Dadurch dass die Busse der Linie 7 die Spiegelgasse nur einmal pro Stunde durchfahren und durch die Signalisierung, sind mögliche Begegnungsfälle eher selten.*

*Die Ausfahrt der Streifenfahrzeuge wird weiterhin ungehindert möglich sein, da der Haltebalken in der Neustadt weit vor der Ausfahrt vorgesehen ist. Auch im Falle einer Signalisierung (einmal pro Stunde) kann die Polizei ungehindert ausfahren, muss jedoch auf dem Abschnitt bis zum Balsgäßchen mit einer Busbegegnung rechnen, wobei auch in diesem Fall die Ausweichstellen vorhanden sind. Das Längsparken in der Spiegelgasse auf der Höhe der Martinschule muss jedoch reduziert werden, um Platz für die Begegnung zu schaffen. Der Wartebereich vor der Signalisierung in der Oberen Neustadt wird so angelegt, dass entgegenkommende Busse im Kurvenbereich gut passieren können.*

**Am 15.03.2024 fand ein Abstimmungsgespräch zwischen der Polizeiinspektion Landshut, dem Straßenverkehrsamt und dem Tiefbauamt bezüglich der geplanten Führung der Buslinie 7 durch die Spiegelgasse mittels Ampelsteuerung statt.**

**Generell sieht die Polizei die Ampellösung für die Spiegelgasse mit Busanforderung und beibehalten der Fahrtrichtung kritisch. Den bisherigen Vorschlag der Umdrehung der Fahrtrichtung und einer physischen Durchfahrtsbeschränkung im Balsgäßchen hält die Polizei für wirksamer. Bei der neuen Lösung ohne dauerhafte Beschränkung einer Richtung inklusive einer Busdurchfahrt befürchtet die Polizei Störungen im Verkehrsfluss, die zum Rückstau führen können, und dadurch eine mögliche Behinderung von Einsatzfahrten.**

**Bei Polizeikontrollen der Durchfahrt des Balsgäßchen gibt es Rückstaus bis in die Spiegelgasse, wodurch die Gefahr besteht, dass der Bus der Linie 7 (1x pro Stunde, Fahrtrichtung Neustadt) blockiert wird.**

**Eine Bushaltestelle direkt neben dem Polizeigebäude sieht die Polizei kritisch, da dadurch 3-4 Längsparkplätze entfallen würden, die von Dienstfahrzeugen regelmäßig in Anspruch genommen werden.**

*Um einen störungsfreien Betrieb der Ampellösung und ungehinderte Polizeieinsätze durch die Spiegelgasse zu gewährleisten, sind dafür folgende begleitende Maßnahmen zwingend umzusetzen:*

- *Markierung von Senkrechtparkern in der Neustadt vor der Martinschule anstatt der bisherigen Schrägparker (Bewohnerparken), um die Fahrbahn zu verbreitern (ggf. zusätzl. Stpl.).*
- *Markierung einer Mittellinie bis zur Kirchgasse.*
- *3-5 Stpl. vor Ampel entfallen für ausreichende Sichtbeziehung auf den Signalgebern.*
- *absolutes Halteverbot Längsparken in der Spiegelgasse vor Martinschule (Bewohnerparken).*

- *absolutes Halteverbot Spiegelgasse; Ausnahme kurze Ladezone mit Ausweichbucht.*
- *bessere Sichtbarkeit der vorhandenen Verkehrsschilder für das Durchfahrtsverbot.*

*Mit Umsetzung dieser Maßnahmen werden Polizeieinsätze durch die Busanforderung, den Ampelbetrieb oder die Busdurchfahrt nicht behindert. Gelegentlich ist mit einer Busbegegnung zu rechnen. Durch die o.g. Maßnahmen sind ausreichende Begegnungsstellen geschaffen.*

*Es wird geprüft, ob anstatt der bisher vorgesehenen Bushaltestelle am Polizeigebäude vor der Bindergasse eine Haltestelle unmittelbar nach der Bindergasse eingerichtet werden kann. Dadurch dass dieser Standort vom Bus direkt über den Einmündungsbereich der Bindergasse angefahren werden kann, wären davon nur zwei bestehende Längsparkplätze betroffen.*

### 3. Stellungnahme WTC

Bezug: Linie 7/Spiegelgasse

**Der WTC Landshut begrüßt die im Entwurf der Nahverkehrsplans enthaltenen Maßnahmen unter Punkt 6.3 zur Durchbindung der Buslinie 7 durch die Innenstadt ausdrücklich. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen, die im Wesentlichen die Beibehaltung der aktuellen Fahrtrichtung von der Altstadt zur Neustadt und die Installation einer Lichtsignalanlage an der Spiegelgasse beinhalten, bleibt die gesamte Innenstadt aus Richtung München und dem südlichen Landkreis für den Autoverkehr besser erreichbar als bei der Variante mit Richtungsumdrehung der Spiegelgasse mitsamt Beschränkung des Balsgäßchens. Zudem können auch bei dieser Lösung die Neustadt durch eine neu geschaffene Haltestelle auf Höhe des Kriegerdenkmals, die Innere Münchener Straße, die Grieserwiese und die Burg Trausnitz noch besser durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen werden. Das bedeutet eine deutliche Aufwertung der Stadtbuslinie 7, eine stark verbesserte Innenstadt-Anbindung für die Bevölkerung des Hofbergs an Bereiche mit Nahversorgungsmöglichkeiten und medizinischen Einrichtungen sowie eine bessere Erreichbarkeit der touristisch zentralen Sehenswürdigkeit der Burg Trausnitz. Darum spricht sich der WTC Landshut klar für die vorgeschlagenen Maßnahmen aus, da diese sowohl für alle wirtschaftsrelevanten Aspekte als auch aus sozial-ökologischen Gründen vorteilhaft sind.**

*Die Anbindung der Inneren Münchener Straße, der Grieserwiese und der Burg Trausnitz wäre auch bei der Variante der Richtungsumkehr gegeben und wird nicht ausschließlich durch die Ampellösung erreicht. Beide Varianten sind für die bessere Erreichbarkeit dieser Ziele geeignet und waren neben der optimierten Erreichbarkeit für die Bewohnerinnen und Bewohner des Hofbergs die Hauptgründe für den Vorschlag einer Durchbindung (NVP-Schwachstellenanalyse). Die Ampelvariante (Variante 2 eine Beibehaltung der Fahrtrichtung in Kombination mit einer signalisierten Busdurchfahrt) ist dadurch gekennzeichnet, dass die zulässige Befahrung von der Altstadt in die Neustadt beibehalten wird und die Durchfahrt in Gegenrichtung weiterhin ohne Einschränkung durch Poller oder Schranke trotz Durchfahrtsverbot möglich bleibt. Dadurch wird sich an den hohen Verkehrszahlen in der Spiegelgasse und im Balsgäßchen nichts ändern. Um zu vermeiden, dass bei Variante 2 bei den Busdurchfahrten einmal pro Stunde zu viele störende Begegnungen durch den Gegenverkehr entstehen, wird mit Hilfe einer Bussignalisierung kurzfristig die Spiegelgasse für den Gegenverkehr geräumt. Folgende begleitende Maßnahmen sind zwingend umzusetzen, um einen störungsfreien Betrieb der Ampellösung und ungehinderte Polizeieinsätze durch die Spiegelgasse zu gewährleisten:*

- *Markierung von Senkrechtparkern in der Neustadt vor der Martinschule anstatt der bisherigen Schrägparker (Bewohnerparken), um die Fahrbahn zu verbreitern (ggf. zusätzl. Stpl.).*
- *Markierung einer Mittellinie bis zur Kirchgasse.*

- 3-5 Stpl. vor Ampel entfallen für ausreichende Sichtbeziehung auf den Signalgebern.
- absolutes Halteverbot Längsparken in der Spiegelgasse vor Martinschule (Bewohnerparken).
- absolutes Halteverbot Spiegelgasse; Ausnahme kurze Ladezone mit Ausweichbucht.
- bessere Sichtbarkeit der vorhandenen Verkehrsschilder für das Durchfahrtsverbot.

#### 4. Stellungnahme Behindertenbeauftragte

Bezug: Barrierefreiheit

- **Lesbarkeit der Busfahrpläne: sowohl auf den Papierplänen als auch auf den Anzeigetafeln muss auf eine große und klare Schrift bei Buchstaben und Zahlen geachtet werden.**

*Da die Anzeigetafeln nur begrenzte Platzkapazitäten haben, kann die Schriftgröße nur bedingt angepasst werden. Die Empfehlung des Nahverkehrsplan sieht eine Schriftgröße auf Fahrplänen von einer Mindestgröße von 13 pt. vor. DIN A3-Fahrpläne sind DIN A4 Fahrplänen vorzuziehen, jedoch hängt dies von den vorhandenen Stelen ab. Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip können die Fahrgastinformationen auch über mobile Endgeräte empfangen werden. Dies ist vor allem für Personen mit Sehbeeinträchtigung hilfreich, da hier die Größe, Helligkeit sowie die Sprachausgabe angepasst werden kann.*

- **Die Tafeln für die Busfahrpläne in Papierform sollen in einer für alle Menschen gut erreichbaren Höhe angebracht werden und ggf. mit einer Hintergrundbeleuchtung ausgestattet sein, damit der Plan auch nachts gut gelesen werden kann.**

*Die Höhe der Tafeln ist so konzipiert, dass sich ein vorbeilaufendes Kind nicht verletzt, was eine niedrigere Installation der Tafeln verhindert.*

- **Wenn möglich leichte Sprache verwenden; dies ist für Menschen mit kognitiven Einschränkungen wichtig.**

*Leichte Sprache soll in den Online-Angeboten zugänglich gemacht werden.*

- **Bei allen neu anzuschaffenden Fahrzeugen ist auf durchgängige Barrierefreiheit zu achten. Ausreichende und gesicherte Stellplätze für Rollstühle, Scooter, Rollatoren etc. mit geeigneten Rückhaltesystemen sollen vorhanden sein.**

*Die Busse der Stadtwerke sind mittels Kippfunktion, Anzeigen und Flächen für Gehhilfen barrierefrei geschaffen. Diese sind für entsprechenden Bedarf freizuhalten.*

- **Weiterhin die bestehenden, nicht barrierefreien Bushaltestellen im Stadtgebiet barrierefrei aus- bzw. umbauen; dabei ist eine Ausstattung mit Buskapsteinen und Bodenindikatoren sowie wenigstens der Vorbereitung für eine spätere dynamische Fahrgastinformation sinnvoll und erforderlich.**

*Die Bushaltestellen im Stadtgebiet werden sukzessive nach Bedarf und einer Prüfung der Gegebenheiten umgebaut. Dabei sind Haltestellen prioritär, die über viele Einstiege sowie Umsteigebeziehungen verfügen. Hier ist hervorzuheben, dass die Bedingungen für einen Umbau gegeben sein müssen (ausreichende Gehwegbreite, etc.).*

## 5. Stellungnahme Seniorenbeirat

Bezug: Evaluierung

**Der Seniorenbeirat anerkennt das Bemühen von Stadtrat und Stadtverwaltung um eine Verbesserung des ÖPNV in der Stadt Landshut. Auch für die vom Finanz- und Wirtschaftsausschuss vorgenommene Deckelung der Mehrausgaben in Höhe von 770.000 Euro besteht Verständnis. Das Gleiche gilt für die vorgenommene notwendige Priorisierung bei der Verteilung der verfügbaren zusätzlichen Haushaltsmittel (Maßnahmenbündel 2).**

**Der Seniorenbeirat hält jedoch eine Evaluierung der beschlossenen Maßnahmen spätestens nach 5 Jahren für zwingend notwendig; die von der Verwaltung angedeutete Neuauflage des NVP in 10 – 15 Jahren ist nicht akzeptabel. Die Stadt Landshut wächst in einem Tempo, das eine Überprüfung beschlossener Maßnahmen, vor allem im Bereich des ÖPNV, innerhalb vergleichsweise kurzer Zeiträume zweckmäßig erscheinen lässt. Die notwendige Evaluierung sollte auch Kostenentwicklung der einzelnen Buslinien öffentlich machen.**

*Eine Evaluierung der Wirkungen der beschlossenen Maßnahmen des Nahverkehrsplans u.a. hinsichtlich der ÖPNV-Nutzung in der Stadt Landshut, sind in einem angemessenen Abstand von z.B. fünf Jahren anzustreben (Linienleistungs- und Erlösrechnung inkl. Fahrgastbefragung). Dafür sind entsprechende Mittel bereitzustellen.*

Bezug: On-Demand-Verkehre

**Der NVP enthält einen Prüfauftrag für die Erstellung einer Konzeptstudie des sog. On-Demand-Angebots. Dies ist zu begrüßen. On-Demand-Lösungen darf auch die Stadt Landshut nicht außenvorlassen. Überall dort, wo Busse mit fester Linienführung nicht effizient betrieben werden können, tragen On-Demand-Lösungen dazu bei, ein attraktives Verkehrsangebot zu sichern. Auch können wenig genutzte Linien durch bedarfsgesteuerte Angebote ersetzt werden, um vorhandene Mittel effizienter einzusetzen und zugleich das Serviceangebot zu erhöhen. Der Seniorenbeirat bedauert, dass der NVP lediglich einen Prüfauftrag enthält. Er bittet den Stadtrat, unverzüglich nach Verabschiedung des NVP im Plenum die Ausschreibung einer entsprechenden Konzeptstudie in Auftrag zu geben. Die Konzeptstudie sollte nach Auffassung des Seniorenbeirates nicht nur die Chancen eines On-Demand-ÖPNV darstellen, sondern auch die Möglichkeiten eines privatrechtlich organisierten On-Demand-Verkehrs ausloten.**

*Im gemeinsamen Finanz- und Wirtschaftsausschuss am 19.09.2023 wurden die Chancen und Risiken, die ein On-Demand-Angebot mit sich bringt dem Gremium von einem On-Demand-Experten erläutert. Er stellte heraus, dass ein Ersatz von Stadtbus-Liniennetzen durch On-Demand-Verkehre in Mittelstädten kritisch zu sehen ist und dass in Kernbereichen von Mittelstädten Linienverkehre mit dichtem Fahrtenangebot sehr viel effizienter und kostensparender sind. Während Nachfragepotentiale in Hauptverkehrszeiten effektiver mit Linienbussen zu bedienen sind, kann Linienbedarfsverkehr (z.B. in Schwachverkehrszeiten) das bisherige ÖPNV-Angebot ergänzen. On-Demand gilt als gutes Mittel für ein Zu-/Abbringerangebot, hat aber nur eine begrenzte Beförderungskapazität.*

*Ein großes Risiko stellen die Kosten dar, denn im Gegensatz zum Linienverkehr steigen die Kosten bei höherer Nachfrage. Auch liegen die Pooling-Quoten (Bündelungsquoten) bei 1,7 – 1,2 Personen pro Fahrt,*

was ebenfalls hohe Kosten erzeugt. Ein wesentlicher Treibstoff sind Fördergelder, wobei aktuelle Förderungen auslaufende Staffelfinanzierungen oder Anschubfinanzierungen sind. Daher ist bei einer Einführung eines solchen Angebots auf die langfristige Finanzierbarkeit zu achten.

Für die Stadt Landshut wurden 4 Szenarien entworfen:

- Szenario 1: Ersatz der schwach ausgelasteten Abendlinien 104, 105, 109, 110
- Szenario 2: Ersatz der Linie 5 und 105 in der Neben- und der Schwachverkehrszeit (9:00 -16:00 Uhr und ab 18:00 Uhr)
- Szenario 2b: Ersatz der Linie 5, 7, 10, 4 in der Nebenverkehrs- und Schwachverkehrszeit (9:00 -16:00 Uhr und ab 18:00 Uhr) und analog der Abendlinien 105, 107, 110
- Szenario 3: Ersetzt Solobuslinien 4, 5, 7, 9, 10, 11, 14 in der Nebenverkehrs und der Schwachverkehrszeit (9:00 -16:00 Uhr und ab 18:00 Uhr) und analog der Abendlinien 104, 105, 107, 109, 110

Für die Szenarien ergeben sich folgende Kostenintervalle:

| Szenario | Untere Bandbreite [Euro/a] | Obere Bandbreite [Euro/a] |                                |
|----------|----------------------------|---------------------------|--------------------------------|
| 1        | -18.000                    | +10.000                   | schwache Abendlinien           |
| 2a       | +174.000                   | +507.000                  | 5 + Abend                      |
| 2b       | +1.270.000                 | +3.209.000                | 5, 7, 10, 14 + Abend           |
| 3        | +3.112.000                 | +7.250.000                | 4, 5, 7, 9, 10, 11, 14 + Abend |

Die Kostenintervalle sind teilweise deshalb so groß, weil der Besetzungsgrad pro Fahrt nicht vorhergesehen werden kann.

ÖPNV ist überwiegend defizitär und wird durch den Querverbund der Stadtwerke subventioniert. Da ÖPNV auch Daseinsfürsorge bedeutet, ist sicherzustellen, dass die Busse während der Verkehrsspitzen aber auch in den Nebenverkehrszeiten ausreichend Kapazitäten besitzen, um eine größere Anzahl von Personen verlässlich befördern zu können. Beim On-Demand kann bei hoher Nachfrage nicht garantiert werden, dass ein angefragter Fahrtwunsch auch bedient wird. Dies

Mittels einer On-Demand-Konzeptstudie sollen Linien und Gebiete darauf geprüft werden, ob und zu welchen Zeiten eine Einführung eines On-Demand-Angebots sinnvoll ist. Wichtig ist es, eine zuverlässige Beförderung zu gewährleisten. Dies soll die als Prüfauftrag zu beschließende Konzeptstudie abbilden, um ein passendes Angebot für Landshut zu finden, das sich auch wirtschaftlich darstellen lässt.

Bezug: Mobilitätskonzept

**Der Seniorenbeirat bedauert sehr, dass der NVP ausschließlich auf die Verbesserung der Linien des ÖPNV fokussiert ist. Damit wird er den berechtigten Anliegen und Interessen der älteren Bevölkerung nur teilweise gerecht. Erforderlich ist ein umfassendes Mobilitätskonzept, in dem der ÖPNV nur ein – sicherlich wichtiger – Teilaspekt wäre. Hierauf hat der Seniorenbeirat bereits in seiner Stellungnahme vom 21. 1. 2023 hingewiesen; seine Vorschläge wurden aber weder vom Stadtrat noch von der Stadtverwaltung aufgegriffen, wahrscheinlich nicht einmal geprüft. Die Mobilität ist für die älteren Menschen ein ganz entscheidender Lebensqualitätsfaktor: mobil sein heißt dabei sein. Ziel kommunaler Verkehrspolitik muss es daher sein, allen Menschen bis ins hohe Alter eine Verkehrsteilnahme zu ermöglichen. Die Rahmenbedingungen einer Verkehrsplanung sind an die**

**Mobilitätseinschränkungen alter Menschen anzupassen – nicht umgekehrt! Das gilt für den gesamten ÖPNV, Gehwege, Straßenbeleuchtung, Beschilderung usw.**

Da der Nahverkehrsplan sich auf die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs bezieht, ist dieser ein Teilaspekt eines Mobilitätskonzeptes. Die Stellungnahme des Seniorenbeirats vom 21.01.2023 wurde hinsichtlich des Bezugs zum ÖPNV geprüft und. Es wurde mehrfach kommuniziert, welche Belange der Nahverkehrsplan abdecken kann und welche nicht.

Bezug: Visionen

**Auch die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern „Bitte einsteigen. Bayern“ ist thematisch wesentlich weiter gefasst als der NVP der Stadt Landshut. Behandelt werden dort auch Themen wie beispielsweise Infrastruktur und Fahrzeuge, Hygiene, Haltestellen, Tarif, Vertrieb und Kommunikation, Digitalisierung und Innovation, Klimaschutz. Schließlich enthält die ÖPNV-Strategie des Freistaates auch Visionen (S. 4), die im Landshuter NVP gänzlich fehlen.**

Die ÖPNV-Strategie des Freistaates behandelt mannigfaltige Angebote des ÖPNVS des Freistaates, darunter auch den SPNV, Straßenbahnen und U-Bahnen, auf die sich der Landshuter Nahverkehrsplan aus Ermangelung dieser nicht beziehen kann. Die Themen Fahrzeuge, Haltestellen und deren Ausstattung, Tarif sowie Vertrieb und Kommunikation und Klimaschutz sind im Nahverkehrsplan aufgeführt. Da der Nahverkehrsplan der Stadt Landshut zielgerichtete Maßnahmen beinhalten soll, die in einem Zeitraum von maximal zehn Jahren auch umgesetzt werden sollen, werden keine Visionen, sondern konkrete Ziele aufgeführt.

Bezug: Rückgabe des Führerscheins

**Der Sozialausschuss hat am 11.7.2023 folgenden Beschluss gefasst: Dem Antrag des Seniorenbeirates vom 23.3.2023 „Freiwillige Rückgabe des Führerscheins – kostenlose Benutzung der Busse der Städtischen Verkehrsbetriebe der Stadt Landshut“ wird ... zum jetzigen Zeitpunkt bis zur Entscheidung des Nahverkehrsplans nicht nähergetreten“. Der Seniorenbeirat wäre für eine Stellungnahme dankbar, ob sich das Referat 5 im Zusammenhang mit dem NVP mit dem Antrag des Seniorenbeirates schon befasst hat und wenn ja, mit welchem Ergebnis.**

Da es sich hierbei um eine freiwillige soziale Leistung der Stadt handelt, steht dies nicht in Zusammenhang mit einer ÖPNV-Planung. Derzeit besteht das Angebot, bei einer freiwilligen Abgabe der Fahrerlaubnis, für ein halbes Jahr kostenlos Bus zu fahren, die kumulative Inanspruchnahme von berechtigten Personen, würde die für den Nahverkehrsplan genehmigten und gedeckelten jährlichen Kosten voraussichtlich bald übersteigen sodass keine finanziellen Mittel für die Linienoptimierung mehr verfügbar wäre.

## 6. Stellungnahme LAVV Fahrgastbeirat

Bezug: Haltestellenausstattung

**Fahrgastunterstand an der Hochschule stadteinwärts: Dieser sollte unbedingt verlegt werden. Die Fahrgäste warten hier direkt neben der Fahrbahn, es besteht keinerlei Sicherheitsabstand. Mit Kindern in dem Unterstand zu stehen, ist sehr gefährlich, weil die Kinder mit 1-2 Schritten schon auf der Fahrbahn stehen. Zudem können die Fahrgäste durch vorbeifahrende Fahrzeuge bespritzt werden.**

In der Stethaimerstraße soll bei der Bushaltestelle Schlachthofstraße der Linie 12 (Landkreislinien 306 und 307) ein Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten geschaffen werden. Durch den Abriss der Gebäude der Johanniter, haben die Fahrgäste, insbesondere Schüler, die oft länger auf ihren Anschluss warten müssen, keine Unterstell- und Sitzmöglichkeit mehr an dieser Haltestelle. Dies sollte schnellstmöglich geklärt werden, weil an dieser Stelle momentan gebaut wird. Somit ergibt sich vielleicht eine Möglichkeit, die beim Neubau mitberücksichtigt werden könnte.

An Haltestellen mit größerem Erschließungsradius muss ein Fahrradständer angebracht werden. Das ermöglicht das sichere Abstellen von Fahrrädern, mit denen der weitere Weg zur Bushaltestelle schneller zurückgelegt werden kann.

*Diese baulichen Maßnahmen stehen nicht mit dem Nahverkehrsplan in Verbindung, werden aber an die zuständigen Stellen weitergegeben. Hervorzuheben ist, dass die überwiegenden Einstiege an der Haltestelle Kennedyplatz in der Stethaimerstraße zu den Schülerbuslinien und damit zu den Landkreisschülern zählen. Die Einstiege in der Linie 12 an dieser Haltestelle sind überschaubar.*

Bezug: Taktverdichtung Linie 3

Eine Verdichtung dieser Linie (3) sollte umgesetzt werden, weil dadurch die Hochschule, das Schulzentrum beim Agrarbildungszentrum und die Handwerkskammer besser angeschlossen sind. Die Fahrgastzahlen sprechen für die hohe Frequenz der Linie und somit für die Notwendigkeit einer Verdichtung des Taktes. Auch wenn die Finanzierung in dem momentanen Stadtratsbeschluss noch nicht enthalten ist, sollte diese im Plenum nochmals neu behandelt und der Beschluss des Finanz- und Wirtschaftsausschusses angepasst werden.

*Dieser Vorschlag wurde im FiWi als auch im Plenum diskutiert. Da die Kosten hierfür insgesamt das gesetzte Finanzlimit übersteigen würden, wurde diese Maßnahme vom Stadtrat im Plenum am 15.12.2023 abgelehnt. Siehe auch 8. IHK*

Bezug: On-Demand-Angebot

***Ein On-Demand-Angebot sollte unbedingt in den Schwachverkehrszeiten eingeführt werden. Dadurch wird der ÖPNV für die Fahrgäste attraktiver, weil sie für ihre Fahrten das ergänzende Angebot nutzen können. Die Stadt Landshut könnte so ihre Pflicht der Daseinsvorsorge besser erfüllen. Nicht alle Bürger haben ein Auto, können Auto fahren oder sich ein Taxi leisten. Wenn dann in bestimmten Gebieten eine besonders häufige Nutzung des On-Demand-Angebotes festgestellt wird, kann überlegt werden, diese Bedürfnisse in einem neuen Linienangebot zu berücksichtigen.***

*Eine Konzeptstudie, die die Potentiale für ein On-Demand-Angebot in Landshut auch hinsichtlich der Nutzung und der Wirtschaftlichkeit untersucht, wird mit Beschluss in Auftrag gegeben. Siehe 5. Seniorenbeirat*

## 7. Stellungnahme VCD

Das Hauptziel des Bürgerbegehrens Busse Baby, der „20-Min.-Takt auf den Hauptlinien“, wurde verworfen. Hauptbegründung neben der Änderung der sog. Taktfamilie ist, dass das Busnetz für eine wirtschaftliche Bedienung neu geplant hätte werden müssen. Gerade für solche neuen Möglichkeiten wäre die Tätigkeit eines Planungsbüros interessant gewesen, da das Busnetz in Landshut ursprünglich an der zentralen Umsteigehaltestelle Altstadt in alle Richtungen ausgerichtet wurde. Diese gibt es zwar so nicht mehr, aber die Linienführung soll trotzdem im Wesentlichen unangetastet bleiben.

*Die Analyse des Gutachterbüros ergab, dass die Stadt Landshut insgesamt über ein gutes Liniennetz und Angebot verfügt. Dieses ist über die Jahre stetig gewachsen. Dass die Busse nicht mehr in hoher Frequenz (400 Fahrten pro Tag) durch die Altstadt fahren, hat zu einer hohen Aufenthaltsqualität geführt, welche stark von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt angenommen wird.*

**Es drängt sich hier die Frage auf, ob Alternativen überhaupt geprüft oder von vorneherein abgelehnt wurden und wer die Verantwortung dafür trägt. War für die vorgeschlagenen „Maßnahmen“ überhaupt die Tätigkeit eines Planungsbüros nötig?**

**Die Schwachstellen „mangelnde Durchfahrung der Innenstadt“ bzw. „Erreichbarkeit der Hochschule“ waren hinlänglich bekannt. Hätte die einfache Berechnung der Kosten von zusätzlichen Bussen/Umläufen bzw. Streckenkilometern nicht auch von den Stadtwerken selbst erstellt werden können?**

*Der Nahverkehrsplan wurde als gemeinsames Projekt von den Aufgabenträgern Stadt und Landkreis Landshut als Planungsinstrument initiiert. Innerhalb des Prozesses gab es vielfältige Rücksprachen mit verschiedenen Akteuren, Arbeitskreissitzungen, öffentliche Bürgerbeteiligung und Sitzungen in verschiedene Gremien wie dem Seniorenbeirat, dem LAVV-Fahrgasteirat und dem VCD. Hierbei hat das Planungsbüro PTV Consult den Prozess und die Vorgehensweise offengelegt. Die Anträge und Vorschläge wurden vom Planungsbüro aufgenommen und bearbeitet. Das Gutachterbüro PTV Consult hat alle Schwachstellen zusammengefasst und gesamtheitlich betrachtet. Durch die Zusammenarbeit mit den Stadtwerken und dem Gutachterbüro konnten die Berechnungen erstellt werden.*

Bezug: Linie 7/ Spiegelgasse

**Die vom Stadtrat beschlossene „Ampellösung“ führt dazu, dass einmal in der Stunde ein Bus direkt vom Hofberg über die Innere Münchner Straße, die Obere Altstadt und die Neustadt zur Unteren Altstadt und weiter nach Mitterwöhr fahren kann. In der anderen Richtung werden Landratsamt und Achdorfer Krankenhaus mit der Linie 7 dann über den Josef-Deimer-Tunnel und das Kupfereck erreicht. Zur Behebung der benannten Schwachstelle „fehlende Innestadtdurchfahrung“ ist dies zwar besser als nichts, aber in der Wirkung völlig unzureichend.**

*Der Fokus der Maßnahme liegt darin, eine bessere Verbindung zwischen den südlichen und den östlichen Stadtteilen zu schaffen. Hinzu kommt ein Anschluss an den Parkplatz der Grieserwiese, der Neustadt an die Innere Münchener Straße und ein besseres Angebot für Personen, die am Hofberg wohnen.*

Für die Linien 7 und 10 wurden die Möglichkeiten für eine Innenstadtanbindung untersucht. Nach detaillierter Prüfung der Eignung der Kirchgasse in Kombination mit der Spiegelgasse für eine Busdurchfahrt unter Einbezug der Anwohner im Rahmen einer am 08.11.2022 abgehaltenen Informationsveranstaltung wurde jedoch aufgrund zu großen Konfliktpotentials in dieser engen und unübersichtlichen Gasse die Kirchgassendurchfahrt als nicht zielführend eingestuft und demnach nicht weiter behandelt. Um an der effizienten Maßnahme einer Innenstadtvariante festzuhalten, wurde eine alternative Variante unter Einbezug des Tunnels anstatt der Kirchgasse – auch hierbei in Kombination mit der Spiegelgasse für die Gegenlinie - geprüft und für sinnvoll erachtet.

Bezug: Führung der Linie 10 durch die Innenstadt

**Durch die Ablehnung dieser Möglichkeit, also das Fehlen einer direkten Fahrtmöglichkeit durch die Innenstadt von Norden nach Süden und infolgedessen Beschränkung dieser Maßnahme auf die Linie 7, bleibt fast alles beim Alten. Der Stadtrat hat damit beschlossen, dass der ÖPNV aus der Innenstadt weiterhin mehr oder weniger draußen bleiben muss. Schwerpunkt bleibt reichlich Auto-Verkehr und**

**in der Neustadt der große Parkplatz mit gotischem Ambiente. Ein modernes Verkehrskonzept sieht anders aus.**

*Die Linie 10 ebenfalls durch die Spiegelgasse wäre nur mit einer bidirektionalen Fahrt in der Innenstadt zielführend. Da die Strecke durch den Tunnel sehr lang, jedoch ohne Ein- und Ausstiegsmöglichkeit ist, verschieben sich hierbei die Verhältnisse in der Kosten-Nutzen-Betrachtung. Da die Linie 10 das Gebiet von Birkenberg, Klausenberg, Buchberg, Rosen- und Metzental anbindet, welches sich durch eine dichte Besiedlung mit steilen Straßen auszeichnet, ist hier eine Taktverdichtung von einer Stunde auf 30 Minuten sinnvoll um ein besseres Angebot zu schaffen.*

Bezug: Verdichtung Linie 3

**Dass die Taktverdichtung der stark frequentierten Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Hochschule vom Stadtrat – obwohl empfohlen – nicht beschlossen wurde, spricht für sich. Mit dem Parkplatz am Messegelände (Park&Ride) könnte die Niedermayerstraße vom Individualverkehr entlastet werden, aber nicht mit einem 30-Min.-Takt des Busses. Das Ziel, zum Umsteigen auf den Bus zu motivieren und damit den Individualverkehr zu verringern, wird nicht einmal hier erreicht.**

*Die Maßnahme, die Linie 3 mittels eines 15-Minuten-Taktes zu verdichten, wurde vom Finanz- und Wirtschaftsausschuss sowie vom Plenum abgelehnt. Siehe 8. IHK*

Bezug: Park & Ride

**Die Beschreibung der bestehenden Möglichkeiten bestätigt, dass das ÖPNV-Angebot der Stadt nirgends eine attraktive Park&Ride-Kombination möglich macht. Hier trifft sich die Analyse mit Punkt 6, dass nur ein dichter Takt zum Umsteigen motiviert. Außerdem fehlen in Landshut die sog. Push-Faktoren, die das Autofahren in der Innenstadt unattraktiv machen.**

*Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans wurden zusätzlich die Potenziale eines Park&Ride-Angebots für Landshut untersucht (im Verkehrssenat am 10.10.2023 vorgestellt). Dabei zeigt sich, dass das ÖPNV-Angebot nicht allein für die fehlenden Potenziale eines Park&Ride-Angebots verantwortlich gemacht werden kann. Für ein attraktives Park&Ride Angebot benötigt es ebenfalls zur Verfügung stehende Flächen, die in guter Position den MIV an die Stadt anbinden. Durch Bauvorhaben und Städtewachstum sind diese Flächen knapp bzw. müssen anders genutzt werden oder sind in privater Hand. Zusätzlich zeigt die Untersuchung, dass die Umsteige-Bereitschaft gering ist und sich mit einem kleiner werdenden Abstand zum Zielort zusätzlich verringert. Auch spielen die gesamten Reisezeiten eine zentrale Rolle, da ein Umstieg auf den ÖPNV den Anfahrtsweg in der Regel nicht verkürzt, sondern verlängert. Auch fehlen laut Gutachten die Push-Faktoren wie eine Rücknahme der zentralen Parkplätze. Solange die von außen kommenden Zielverkehre (Ausbildungs- und Berufspendler, Besucher, etc.) direkt in der Innenstadt und in den angrenzenden Stadtteilen wie z.B. Nikola im öffentlichen Straßenraum größtenteils umsonst parken können, fehlt der Anreiz das Auto vorher abzustellen und auf den Bus umzusteigen. Grundvoraussetzung für Park&Ride ist eine entsprechende Parkraumbewirtschaftung.*

## 8. Stellungnahme BEG

**Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans sind keine relevanten Anpassungen vorgesehen. Langfristig werden jedoch Angebotsausweitungen auf den Schienenstrecken geprüft.**

**Diese Textpassage trifft nicht zu und möchte bitte wie folgt korrigiert werden – unter der Annahme, dass die Laufzeit des NVP den Zeitraum mindestens bis 2025 umfasst:**

Die BEG stellt zur Inbetriebnahme des Netzes Donau-Isar im Dezember 2024 den bayerischen Bedienrichtwert im SPNV auf den Linien RB 33 (mittels Stundentakt) und RE 3 (mittels Schließung der Abendtaktlücke) her. Insbesondere Ersteres stellt sicher, dass die Halte Marzling, Langenbach, Bruckberg und Gündlkofen im Einzugsgebiet Landshuts erstmals täglich stündlich bedient werden. Weitere einzelne zusätzliche Fahrten und Kapazitätserhöhungen auf den Linien RE 3, RE 22, RE 25, RB 33 runden die Angebotserweiterungen ab. Mit der Verlängerung der Linie RE 22 nach Nürnberg ab 12/2024 sowie dem neuen Konzept der alternierenden Linien RE 2 und RE 25 bereits seit 12/2023 entstehen jeweils zweistündliche Direktverbindungen von Landshut nach Nürnberg, Hof und Prag.

Bezug: Angebot im SPNV

**Wir empfehlen, die neuen Linienführungen ab 12/2023 zu nennen und untenstehende Textpassage zu ergänzen:**

„RE 2: 120-Min-Takt Hof – Regensburg – Landshut – München

RE 3: passt

RE 22: passt

RE 25: 120-Min-Takt Prag – Regensburg – Landshut – München

RE 50: entfällt

RB 33: 120-Min-Takt (Mo-Fr HVZ häufiger)

RB 44/45: passt

Die Fahrplanzeiten der neuen Linien orientieren sich am Status quo (neuer RE 2 in der Lage des bisherigen RE 50), wobei geringfügige Verschiebungen im einstelligen Minutenbereich von Jahr zu Jahr möglich sind. Lediglich das Taktmuster der RB 33 wird ab 12/2024 von Grund auf neu aufgezogen, in Form eines täglichen Stundentakts mit Verdichtungen zur HVZ an Mo-Fr. Etwaige Busanschlüsse – insbesondere im Abend- und Nachtverkehr – sind auf die SPNV-Fahrpläne abzustimmen, um somit in der NVZ (Stundentakt im Busverkehr!) Bahn-Bus-Verknüpfungen herzustellen.

*Die Änderungen werden entsprechend angepasst. Bezüglich der Abfahrtszeiten wird seitens des Verkehrsunternehmens versucht, die Abfahrtszeiten der Busse an die Ankunftszeiten der Züge anzupassen sofern sie mit dem Liniennetzplan vereinbar sind.*

## 9. Stellungnahme Stadtentwicklungsamt/ Stadtplanungsamt

Bezug: Durchbindung der Linie 7 durch die Innenstadt

**Es sollte geprüft werden, ob die Ampelschaltung auf Höhe der Polizei bzw. in der Altstadt nicht dafür genutzt werden kann, dass die Busse in beiden Richtungen durch die Spiegelgasse fahren können.**

Aufgrund von zu hohen Wartezeiten durch die Räumphase wäre bei 4.500 – 5.000 Kfz am Tag von der Altstadt in die Neustadt mit erhöhtem Rückstau in der Oberen Altstadt zu rechnen. Im Rahmen der Planung der Ampellösung wird zusätzlich geprüft, ob prinzipiell eine Signalisierung für Busse in der Gegenrichtung möglich wäre.

Bezug: Führung der Linie 10 durch die Innenstadt

**Da gemäß den Ausführungen des Nahverkehrskonzept eine direkte Anbindung des Südbahnhofes an das städtische Busnetz nicht zielführend ist, wird angeregt zu prüfen, ob eine Verknüpfung des**

**Südbahnhofes (Züge aus/in Fahrtrichtung Mühldorf am Inn) mit der Haltestelle „Goldinger Straße“ der Linie 10 möglich ist (inkl. Umbenennung in „Goldinger Straße/Südbahnhof“). Die Haltestelle befindet sich in 300m Entfernung vom Südbahnhof und somit innerhalb des in Punkt 4.1.1 dargestellten Haltestelleneinzugsgebietes. Notwendig wäre eine entsprechende Beschilderung mit der Wegeführung und eine Taktabstimmung auf die Zughalte am Südbahnhof inkl. Berücksichtigung der Gehzeit (z.B. Ankunft aus Richtung Mühldorf: 13:16 Uhr => Abfahrt Linie 10 in Richtung Ländtor: 13:26 Uhr; Ankunft Linie 10 aus Richtung Ländtor: 12:31 Uhr => Abfahrt Richtung Mühldorf: 12:41 Uhr). Im Rahmen der Rahmenplanung „Äußere Münchener Straße“ wird untersucht, inwieweit die Fußwegeverbindung vom Südbahnhof zur Bushaltestelle Goldinger Straße baulich attraktiv gestaltet werden kann.**

Für eine Anpassung an den SPNV muss eine Fahrtrichtung (Richtung Landshut Hbf. oder Richtung Mühldorf) für eine Anpassung der Ankunfts- oder Abfahrtszeit ausgewählt werden. Dies kann bei zukünftigen Fahrplangestaltungen berücksichtigt werden, sofern es in den weiteren Betriebsaufbau passt. Eine beschilderte Ausweisung an der Haltestelle Goldingerstraße ist möglich, sofern es zu keiner Linienführung über den Südbahnhof kommt. Von einer Umbenennung/ Erweiterung des Haltestellennamens ist abzuraten, da dies den Eindruck erwecken kann, direkt am Südbahnhof auszusteigen. Der Ausbau eines Hochbordgehwegs vom Südbahnhof zur Bushaltestelle Goldinger Straße ist auf Grund der Enge der Straße, der Böschungen beidseits und der z.T. fehlenden öffentlichen Flächen besonders schwierig. Es kann nur versucht werden einen entsprechenden Gehweg zu Lasten der Fahrbahnbreite zu errichten.

**Eine Durchbindung der Linie 10 durch die Innenstadt wurde abgelehnt. Als Alternative könnte eine Führung der Linie 10 bis zur Haltestelle Obere Altstadt erwogen werden.**

Auf ihrem Linienweg vom Lainerbuckel zum Sportzentrum führt die Linie 10 auch an der Haltestelle Ländtor/Stadtheater vorbei. Diese ist ebenfalls nah an der Altstadt und bietet somit Anschluss an das Stadtzentrum. Der Ast Gabelsberger Straße – Sportzentrum West könnte dann nicht mehr effizient bedient werden. Darunter würde die Attraktivität der Linie leiden.

Bezug: Verdichtung Linie 3

**Eine Taktverdichtung auf 15min ist in den Hauptverkehrszeiten notwendig; außerhalb davon wird eine Taktverdichtung vom Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung als nachrangig betrachtet.**

*Eine Taktverdichtung der Linie 3 wurde eingehend geprüft und als sinnvolle Maßnahme bewertet. Allerdings wäre eine Taktverdichtung nur durchgehend sinnvoll, da die Schichtpläne des Fahrpersonals durch ausfallende Fahrten und somit mehr Einnahmen mehr Kosten verursachen als die Linie durchgängig zu betreiben. Dieser Maßnahmenvorschlag wurde am 15.12.2023 vom Plenum aus Kostengründen abgelehnt.*

Bezug: Linienweganpassung und Verdichtung Linie 5

**Es wird vorgeschlagen den Fahrplan der Linie 5 so zu gestalten, dass kurzfristiges Umsteigen von Schweinbach kommend in die Linie 3 und umgekehrt an der Haltestelle Alte Kaserne möglich ist. Dies hätte eine Verkürzung der Fahrzeit in die Innenstadt zur Folge und könnte zu mehr Akzeptanz auf der Linie führen.**

*Diese fahrplantechnische Maßnahme steht nicht mit dem Nahverkehrsplan in Verbindung, wird aber an die zuständigen Stellen weitergegeben.*

Bezug: Prüfauftrag Erschließung Neubaugebiet Bereich Schwaigerstraße

**Wie bereits in den Ausführungen erläutert entsteht der Eindruck, als würden hier bald konkrete größere Baumaßnahmen umgesetzt werden, was aktuell noch nicht abzusehen ist.**

*Da bei Planungen von Neubaugebieten auf eine Integration des ÖPNVs zu achten ist, wurde hierzu die Relevanz des öffentlichen Anschlusses betont.*

Bezug: Weitere Prüfungen von Maßnahmen ohne Umsetzungsempfehlung

**Die Ansicht, dass in der Hauptverkehrszeit eine an den Bedarf des Berufs- und Schülerverkehrs angepasste Verdichtung und kein Handlungsbedarf besteht, wird nicht geteilt. In den Hauptverkehrszeiten besteht der größte Handlungsbedarf! Nahezu sämtliche Busse sind trotz des Einsatzes der Schüler- und Berufslinien am Morgen voll ausgelastet und teilweise überlastet. Die Auslastung montags bis donnerstags am Abend ist ähnlich hoch. Der Fahrkomfort leidet durch fehlende Sitzplätze und auch teilweise nur noch spärlich vorhandene Stehplätze erheblich; dies trifft vor allem Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Eltern mit Kinderwägen. Die Situation verlängert zudem die Einstiegszeiten, was zusätzlich zur starken Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu weiteren Verspätungen und Nichterreichen von Umsteigebeziehungen führt.**

**Vorschlag: zusätzliche pauschale Taktverdoppelung auf allen Linien in den Hauptverkehrszeiten (15min statt 30min bzw. 30min statt 60 min). Hierdurch könnte eine deutliche Attraktivitätssteigerung in der Hauptverkehrszeit und damit eine Entspannung bei der Verkehrssituation allgemein erreicht werden. Dabei erscheint es aufgrund der Auslastung aller Busse freitags Mittag sinnvoll, die Definition der Hauptverkehrszeit am Freitag vom Abend auf den Mittag zu verschieben (etwa 12:00 Uhr bis 14:00 Uhr).**

**Die Umsetzung der Maßnahme erfordert die zusätzliche Bereitstellung von ca. 25 Bussen (Erhöhung von ca. 65 benötigten Bussen auf ca. 90 am Morgen = ca. 38%). Allerdings ist anzumerken, dass hierdurch die Gesamtfahrleistung der Busse deutlich weniger zunimmt als die Anzahl der notwendigen Busse (ca. 10 -15% gegenüber o.g. ca. 38%) und hierdurch die Lebensdauer der Busse erhöht wird. Die längeren Standzeiten ermöglichen zudem eine Verbesserung der Wartungsmöglichkeiten. Gegebenenfalls könnte auf die Neuanschaffung von Gliederbussen verzichtet werden, da sich die Benutzerströme in den Hauptverkehrszeiten auf die doppelte Anzahl an Bussen verteilen.**

**Außerdem ist anzumerken, dass die in Abbildung 20 dargestellte heutige Bedienung in der Normalverkehrszeit nicht korrekt erscheint und dementsprechend zu überprüfen ist. Beispiel: die Angabe eines 20min-Taktes zur Hochschule (Linien 3 + 14).**

**Die Verdichtung der Linie 1 ist als kostenintensiv und nachrangig bewertet, was hinsichtlich der starken Mobilitätsströme, die weiter oben angeführt wurden, als wenig plausibel bewertet wird.**

*Eine Taktverdichtung auf allen Linien wurde durch den Gutachter untersucht, woraus sich ein erheblicher Kostenzuwachs ergab, der finanziell nicht darstellbar ist (3,9 Mio. €). Die Taktverdichtung der Linie 3 wurde zwar vom Gutachter empfohlen, jedoch vom Finanz- und Wirtschaftsausschuss als auch vom Plenum aus Kostengründen abgelehnt. Aufgrund der Beratungen im Finanz- und Wirtschaftsausschuss wurde im Nachgang noch eine Taktverdichtung nur zu den Starklastzeiten untersucht. Die Taktverdichtung ist aber nur durchgängig sinnvoll, da durch durchgängige Personalplanungen Kosten optimiert werden können und durch die fehlenden Mehrerlöse in der Neben- und Schwachlastzeit zusätzliche Defizite von 45.000 - 55.000 € entstehen.*

*Hervorzuheben ist, dass nicht nur die Fahrzeuge kostenintensiv sind, sondern vor allem das Personal, dessen Gewinnung schwierig ist. Siehe auch 8. IHK*

*Auf den Linien 5 und 10 ist eine Taktverdichtung vom 60 auf 30 Minuten vorgesehen.*

Zu 6.12 Ergänzendes On-Demand-Angebot in der Stadt Landshut (S. 130):

**Auf der Linie 104 wird unter der Woche nur eine Fahrt vor 22:00 Uhr angeboten, am Wochenende verkehrt der letzte Bus vor 1:00 Uhr. Im Vergleich mit anderen Abendbuslinien ist hier sehr früh am Abend / in der Nacht keine Heimfahrt mit dem Bus mehr möglich. Bevor über eine Einstellung der Linie und Ersatz durch ein On-Demand-Angebot nachgedacht wird, sollte die Möglichkeit einer Attraktivitätssteigerung durch spätere Fahrten geprüft werden. Aufgrund der dichten Besiedlung des Stadtteils West, erscheint es nicht plausibel, dass hier der Abendbus bei vergleichbarem Angebot auf deutlich weniger Akzeptanz stößt als in vergleichbaren Stadtteilen.**

Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden die Abendlinien ebenfalls untersucht. Die letzten Fahrten der Linie 4 starten am Hauptbahnhof um 19:30 und 20:00. In der Schwachverkehrszeit, unter welche die Abendlinien fallen, verringert sich der 30-Minuten- auf einen 60-Minutentakt. Die erste Fahrt der Linie 104 startet um 21:00 Uhr vom Bahnhof. Da der Bahnhof von der Innenstadt aus mit zahlreichen Linien auch in der Schwachverkehrszeit gut erreichbar ist, ist der Umstieg über den Hauptbahnhof möglich, um Ziele in Landshut West zu erreichen.

Diese Anmerkung wird im Rahmen der Konzeptstudie für ein On-Demand-Angebot erneut aufgegriffen um Potentiale in Landshut West abzubilden. In der Konzeptstudie sollen Szenarien entworfen werden, die das Netz in Schwachverkehrszeiten (Abendstunden) mittels Bündelung entweder ersetzen oder ergänzen können.

## 8. IHK

**In unserer vorangegangenen Stellungnahme sind wir auch auf den für das Handwerk und die HWK bedeutenden Standort des Bildungszentrums eingegangen. Wir begrüßen, dass dieser von den Planunterlagen aufgegriffen wird. Ergänzend möchten wir für den Standort des Bildungszentrums noch aktuelle Schülerzahlen und Kurszeiten einbringen, die gegebenenfalls für die weiteren Planungen mit bedeutend sind: bis zu 370 Teilnehmer pro Tag insgesamt, davon bis zu etwa 200 Teilnehmer, die mit dem ÖPNV anreisen. Kursbetrieb ganzjährig (keine Ferien), außer zwei Wochen um Weihnachten und etwa drei Wochen im August.**

**Kurszeiten gestaffelt mit Start um 07:45, 08:00 und 08:30 Uhr, Ende um 16:00, 16:15 und 16:30 Uhr, freitags Ende 12:15, 12:30 und 16:00 Uhr**

*Hinsichtlich der Bedeutung der zahlreichen Bildungseinrichtungen im östlichen Stadtteil Schönbrunn wurde die Maßnahme, eine Taktverdichtung auf der Linie 3 zwischen Hauptbahnhof und Auloh einzuführen, geprüft. Dies hätte auch den Vorteil gehabt, die einzige aus dem Osten kommende Zufahrt zum Stadtzentrum Landshuts mit öffentlichem Verkehr zu verdichten und somit eine Alternative zum Individualverkehr zu schaffen. Hierfür wäre der Parkplatz an der Messe als Park & Ride- Standort infrage gekommen. Diese Maßnahme wurde im Plenum aus Kostengründen abgelehnt.*

## 10. Stellungnahme Straßenverkehrsamt

**Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen den Nahverkehrsplan.**

**Hinsichtlich der Maßnahmen zur Innentstadtdurchfahrt (Punkt 6.2 des Nahverkehrsplans) befürwortet das Straßenverkehrsamt die geplante Umkehr der Fahrtrichtung in der Spiegelgasse. Mit dieser Regelung könnte das Aufkommen des Schleichverkehrs durch die Spiegelgasse / Balsgasse**

reduziert werden, wenn gleichzeitig eine Sperrung der Balsgasse erfolgen würde. Aber auch die Variante die Busdurchfahrt mittels einer Lichtsignalanlage zu regeln ist seitens des Straßenverkehrsamtes darstellbar.

Wir halten es in diesem Zusammenhang aber dringend für erforderlich eine Ladezone für die Geschäfte in der Spiegelgasse einzurichten, die gleichzeitig von den Bussen ohne Behinderung umfahren werden kann.

Wir möchten aber auch kritisch anmerken, dass in diesem Fall die Bewohnerparkzone Kirchgasse / Spiegelgasse um 8 Stellplätze reduziert werden müsste.

Eine Kompensierung könnte aus unserer Sicht nur in Richtung Neustadt (Verlust von Kurzparkplätzen) oder in Richtung Freyung (Kolpingstraße) erfolgen.

*Die Anmerkungen werden in der Umsetzung berücksichtigt und vorab dem beratenden Gremium vorgelegt.*

## 11. Stellungnahme Tiefbauamt

Bezug: Linie 7/ Kinderkrankenhaus

**Das Kinderkrankenhaus ist zwar durch die Linie 7 mit der Bushaltestelle „Kinderkrankenhaus“ angebunden, jedoch stellt die Entfernung zum Eingang des Gebäude Eltern mit kranken Kindern vor große Herausforderungen. Dies hat einen hohen Park- und Suchverkehr in der Grillparzerstraße zur Folge. Eine zusätzliche Bushaltestelle in Nähe des Eingangsbereiches wäre wünschenswert.**

*Nach baulicher Prüfung ist eine Anbindung des Kinderkrankenhauses durch die Linie 7 durchführbar. Um eine Durchfahrt des Busses zu ermöglichen müssen Parkplätze in der Grillparzerstraße entfallen. Der Umlauf der Linie 7 wird verlängert und ein Anschluss aus der Altstadt an das Kinderkrankenhaus geschaffen.*

## 12. Stellungnahme Klimaschutz

**Die Stadt Landshut hat sich zum Ziel gesetzt baldmöglichst, spätestens bis zum Jahr 2040, klimaneutral zu werden. Im Nahverkehrsplan wird als ein Ziel definiert: „Der ÖPNV soll in Stadt und Landkreis Landshut dazu beitragen, die Klimaschutzziele in Form einer geringeren Verkehrsbelastung durch motorisierten Individualverkehr zu erreichen“.**

**Die Angebotsverbesserung des ÖPNV, die mit der Umsetzung des Nahverkehrsplans erzielt wird, wird aus Klimaschutz Gesichtspunkten begrüßt.**

**Eine darüberhinausgehende Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch weitere Maßnahmen sollte angestrebt werden, um die Potenziale des ÖPNV zur Treibhausgasreduktion im Personenverkehr auszuschöpfen.**

*Die Anmerkungen werden in der Umsetzung berücksichtigt und vorab dem beratenden Gremium vorgelegt.*