

**Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Landshut;  
Maßnahmenempfehlungen des Gutachters zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV-  
Angebotes im Stadtgebiet;**

- Antrag der Fraktion CSU/LM/JL/BfL, Nr. 424 vom 19.09.2022
- Antrag der Fraktion CSU/LM/JL/BfL, Nr. 477 vom 06.02.2023
- Antrag von StR Dr. Müller-Kroehling und StRin März-Granda, ödp, Nr. 481 vom 21.02.2023;
- erweiterter Bericht On-Demand

Gremium:	<b>Hauptausschuss Plenum</b>	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	<b>HA: 12 PL: 5</b>	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	<b>HA: 16.10.2023 PL: 20.10.2023</b>	Stadt Landshut, den	04.10.2023
Sitzungsnummer:	HA: 39 PL: 45	Ersteller:	Aß, Franziska Stadler, Magnus

**Vormerkung:**

**Kontext**

Durch die Neuaufstellung eines gemeinsamen Nahverkehrsplans für die Stadt und den Landkreis Landshut werden Möglichkeiten und Konzepte aufgezeigt, für eine qualitative als auch quantitative Verbesserung des ÖPNV-Angebots im städtischen sowie im ländlichen Raum. Die festgelegten Qualitätsstandards der ÖPNV-Bedienung und die Schwachstellenanalyse sind die Grundlage für die Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen zur Angebotserweiterung für Stadt und Landkreis. Hierbei müssen verfügbare finanzielle Mittel, betriebswirtschaftliche Voraussetzungen für den städtischen ÖPNV sowie die schrittweise Umsetzbarkeit (wie z.B. vollständige Barrierefreiheit) berücksichtigt werden.

Eine wesentliche Zielsetzung bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für das Stadtgebiet ist die zielgerichtete Angebotsverbesserung in Bereichen und Zeiten, die laut Gutachten nennenswerte Potenziale für den ÖPNV und Erlössteigerungen aufweisen. Die Schwachstellenanalyse durch den Gutachter PTV Transport Consult GmbH ergab, dass das Liniennetz die Stadt Landshut gut abdeckt und insgesamt ein gutes ÖPNV-Angebot bildet, es jedoch hinsichtlich Vernetzung zwischen den östlichen und den westlichen Stadtteilen sowie der Taktung einzelner Linien Optimierungsbedarf gibt. Der Wunsch des Ausbaus im ÖPNV in Landshut spiegelt sich in dem Bürgerentscheid „Mehr ÖPNV – gut gegen Stau“ vom September 2017 wider. Der darin geforderte 20-Minutentakt im gesamten Stadtgebiet würde laut Gutachter ein zusätzliches jährliches Kostendefizit von 3,5 Mio. € erzeugen und eine Mehrleistung von 55% erzielen.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde deutlich, dass eine zielgerichtete und kosteneffiziente Angebotsverbesserung nur auf Grundlage des bestehenden Liniennetzes realisierbar ist. Aus diesem Grund empfiehlt der Finanz- und Wirtschaftsausschuss vom 01.07.2021 nur zielgerichtete Maßnahmen der Nahverkehrsplanung zur Angebotsverbesserung zu erarbeiten, die eine mögliche zusätzliche jährliche Unterdeckung von ca. 750.000 Euro nicht überschreiten soll. Maßnahmen zur Angebotsverbesserung sind zweckmäßige Linienanpassungen (z.B. für Neubaugebiete) und Taktverdichtungen auf einzelnen Linien bzw. Linienabschnitten in der bestehenden Taktfamilie (60min/30min/15min). Eine generelle Taktverdichtung des gesamten Liniennetzes mit einem 20min-Takt wäre nicht effizient und wird vom Gutachter nicht empfohlen.

## **Maßnahmen**

Gemeinsam mit den Stadtwerken Landshut, dem LAVV und dem Gutachterunternehmen PTV Consulting GmbH wurden Maßnahmen entwickelt und auf verkehrliche Sinnhaftigkeit sowie Wirtschaftlichkeit überprüft. Die Anträge Nr. 1271 (Anlage 1), Nr. 42 (Anlage 2), Nr. 722 (Anlage 3) und Nr. 9 (Anlage 4) wurden hierbei ebenfalls bei der Entwicklung und Prüfung von Maßnahmen mit einbezogen. In der gemeinsamen Sitzung der Fachgremien Finanz- und Wirtschaftsausschuss und Verkehrssenat am 20.06.2022 wurden die Maßnahmenvorschläge vorgestellt (Anlage 5). Die Ergebnisse der anschließenden Öffentlichkeitsbeteiligung vom 25.07.2022 wurden in den weiteren Arbeitsprozessen berücksichtigt. Die Anregungen aus der Bürgerschaft wurden vom Gutachter hinsichtlich der Realisierbarkeit bewertet und mit den geprüften Maßnahmen abgestimmt. Viele Punkte sind bereits durch die Maßnahmen abgedeckt, andere wurden als Teil der zur Entscheidung anstehenden Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet.

### **Maßnahmenvorschläge mit Innestadtdurchfahrt**

Wesentliche Verbesserungsoptionen für die Linien 7 und 10 bietet eine Innestadtdurchfahrt zwischen der Oberen Altstadt, der Neustadt und der Haltestelle Altstadt. Durch den Ringschluss der Linie 7 und der Innestadtanbindung der Linie 10, wie vom Gutachter vorgeschlagen, werden die östlichen und westlichen Stadtteile besser verbunden und direkte Anbindungen in die Alt- und die Neustadt geschaffen und damit die Umsteigebeziehungen in der Stadt vereinfacht. Des Weiteren sorgt ein Ringschluss der Linie 7 für eine bessere Taktung auf der Strecke und ermöglicht einen erleichterten Zugang zu Nahversorgern und medizinischen Einrichtungen wie z.B. in der Inneren Münchener Straße und dem Achdorfer Krankenhaus sowie dem Parkplatz auf der Grieserwiese.

Die Innestadtdurchfahrt für Busse der beiden Linien kann nur über die Spiegelgasse in eine Richtung mit reduziertem Gegenverkehr realisiert werden. Wie im Finanz- und Wirtschaftsausschuss vom 20.06.2022 vorgestellt, ist dazu die Umkehrung der Fahrtrichtung in der Spiegelgasse erforderlich (inkl. Beschränkung der Durchfahrt im Balsgäßchen) in Kombination mit der Linienführung der Busse in der Gegenrichtung über die Kirchgasse (mit Midibussen von der Oberen Altstadt über die Kirchgasse in die Neustadt; Beschränkung der Durchfahrt durch versenkbare Poller).

Durch eine neu geschaffene Haltestelle in der Neustadt gäbe es zusätzliche Aus- und Zustiegsmöglichkeiten. Voraussichtlich müsste die Fahrgasse im engen Bereich der Kirchgasse auf die Höhe des Gehsteigs angehoben werden, um Ausweichmöglichkeiten bei entgegenkommenden Radfahrenden zu schaffen. Dies würde zugleich die Barrierefreiheit in der Straße fördern. Auf einer Informationsveranstaltung mit den Bewohnenden der Kirchgasse am 08.11.2022 wurde der Vorschlag der Durchfahrt der Kirchgasse mit Midibussen detailliert erläutert und diskutiert (Anlage 6). Nachdem die Durchfahrt der Kirchgasse sowie des oberen Altstadtbereichs insbesondere in Bezug auf die Funktion der Fußgängerzone als sehr kritisch eingestuft werden muss, bzw. der Einsatz von Midibussen einen erhöhten Aufwand in den Spitzenzeiten verursacht, wurde alternativ zur Durchfahrt der Kirchgasse und um den Ringschluss für die Linie 7 dennoch ermöglichen zu können geprüft, die Solobusse der Linie 7 wie oben beschrieben in der einen Richtung durch die Spiegelgasse und in der Gegenrichtung durch den Tunnel zu führen (von Wittstraße/Grätzberg Richtung Regierungsstraße/Neustadt).

Ein weiterer Maßnahmenvorschlag sieht vor, dass die Linie 8, die bisher am Hauptbahnhof endet, bis zum Ländtorplatz führt und somit eine direkte Verbindung der nördlichen Wolfgangssiedlung zur Innenstadt schafft. Darüber hinaus beinhaltet der Maßnahmenvorschlag für die Linie 8 eine Bedienung der Haltestelle Klinikum. Auf der Linie 2, die das Klinikum heute bedient, kommt es häufig zu Verspätungen, die durch einen günstigeren Umlauf der Linie 8 verringert werden können.

Bei der Entscheidung über die von einer Innestadtdurchfahrt abhängigen Maßnahmenvorschläge (Ringschluss der Linie 7, Innestadtanbindung der Linie 10 und Verlängerung der Linie 8) sind die Vor- und Nachteile der Innestadtdurchfahrt abzuwägen. Die Vorteile wären:

- Optimierte ÖPNV-Verbindung zwischen West und Ost
- Bessere Erreichbarkeit von Achdorfer Krankenhaus, Nahversorger Innere Münchener Straße, Burg Trausnitz
- Mehr Fahrgäste auf Linie 7 und Linie 10
- Zusätzliche Haltestelle in der Neustadt auf Höhe Kriegerdenkmal (Wegfall von 3 Stpl.)

Die Nachteile sind:

- ca. 50 m lange Engstelle in Kirchgasse mit Begegnung
- Gefahr, dass Midibusse vor dem versenkbaren Poller durch Lieferfahrzeuge, etc. blockiert werden.
- südliche Fußgängerzone wird zusätzlich durch Buslinienverkehr belastet: ab Obere Altstadt und um Martinskirche mit Freischankflächen, Ausweichstandort für Wochenmarkt, für Veranstaltungen und Demonstrationen, etc.
- eventuell zusätzliche Mehrfahrten durch geringere Platzkapazität der Midibusse

Bezüglich der Innenstadtdurchfahrt wurden ebenso die Stellungnahmen des Behindertenbeirats, des Straßenverkehrsamts, sowie des Senior/-innenbeirats eingeholt. (siehe Anhang Stellungnahmen). Hinsichtlich der Barrierefreiheit und der besseren Erreichbarkeit der Innenstadt und der medizinischen Einrichtungen begrüßen der Behindertenbeirat, die Behindertenbeauftragte und der Senior/-innenbeirat die vorgeschlagene Innenstadtdurchfahrt (Anlage 7). Auch seitens der Denkmalschutzbehörde bestehen gegen die geplante Durchfahrt sowie mit der damit verbundenen Niveauangleichung der Fahrbahn und des Gehweges in der Kirchgasse keine Einwände. Die Details der Umgestaltung der Straßenoberfläche wären mit den Denkmalbehörden abzustimmen. Bezogen auf die Fahrtrichtungsumkehr in der Spiegelgasse begrüßt das Straßenverkehrsamt die Maßnahme, da das Aufkommen von Schleichverkehr reduziert werden könnte, jedoch wird die Fahrt durch die Kirchgasse als kritisch betrachtet, da der Bereich in der Domfreiheit häufig durch Lieferverkehr blockiert wird. Ebenfalls kann es durch entgegenkommende Fahrradfahrende in der Engstelle der Kirchgasse zu Konflikten kommen.

Eine zusätzliche Einbahnstraßenregelung in der Unteren Neustadt, wie es der Antrag Nr. 424 vom 19.09.2022 der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion vorschlägt, wurde zwischenzeitlich hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen betrachtet und würde zu Verkehrssteigerungen auf der Maximilian-, Regierungs- sowie Podewilsstraße führen, die jedoch nach Einschätzung der Verwaltung insbesondere durch Anpassungen der Ampelschaltungen an den relevanten Knotenpunkten zu bewältigen wären. Dieser Antrag wird in einem späteren Verkehrssenat detailliert behandelt, hat aber keine mittelbaren Auswirkungen auf die Änderung der Durchfahrtsrichtung in der Spiegelgasse.

### **Maßnahmenvorschlag Linie 5**

Die Linienführung der Linie 5 über den Moniberg würde an das südliche Neubaugebiet Mitterfeld (bisher deutlich abseits der Linie) anschließen, um hier die definierten Standards zur Erreichbarkeit von Haltestellen erfüllen zu können. Darüber hinaus ist eine Taktverdichtung zu einem 30-Minutentakt auf dieser Linie wünschenswert. Das Fahrtenangebot im dicht bebauten familiengeprägten Wohngebiet am Moniberg wird durch die Taktverdichtung deutlich erhöht. Zusätzlich ergibt sich dadurch eine verbesserte Umstiegsbeziehung zwischen der Linie 7 und der Linie 5, was die beiden Stadtgebiete zusätzlich verbindet und einen schnelleren Weg zum Klinikum schafft. Der Anschluss zum Kaserneneck mit der Umstiegsmöglichkeit zur Linie 3 bietet eine Verbindung zum Hauptbahnhof.

### **Maßnahmenvorschlag Linie 11**

Die Linie 11 wird über die Straße An der Flutmulde, die Jenaer Straße und die Fuggerstraße in das geplante Neubaugebiet des „Hitachi-Geländes“ geführt, um hier auch einen Anschluss an das ÖPNV-Netz zu gewährleisten. Das „Hitachi-Gelände“ mit den circa 420 geplanten

Wohneinheiten erzeugt zusätzliche Fahrgastpotentiale, die durch die angepasste Linienführung bedient werden. Derzeit ist die Kfz-Durchfahrt zwischen der Straße An der Flutmulde und der Jenaer Straße durch Poller unterbunden. Für die vorgeschlagene erweiterte Linienführung der Linie 11 sind die Poller zu entfernen und ist die Verbindung für Kfz frei zu geben. Eine spürbare Zunahme der Verkehrsbelastung An der Flutmulde ist dadurch nicht zu erwarten, da sich ebenso eine Entlastung durch die Verbindung Jenaer Straße – Fuggerstraße einstellen wird. Im Bedarfsfall können nachträglich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden. Die Brücke über die Pfettrach ist derzeit als Geh- und Radweg gewidmet. Sofern die Linienführung der Linie 11 wie oben beschrieben über die Jenaer Straße geführt wird, ist die Widmung der Brücke entsprechend anzupassen. Mittels Testfahrten mit einem Gelenkbus wurde die Befahrbarkeit der Kurve zwischen der Straße An der Flutmulde und der Jenaer Straße überprüft. Selbst ein Gelenkbus (Linie 11 wird mit Solobussen befahren) kann die Kurve in beide Richtungen problemlos passieren.

In der gemeinsamen Sitzung des Finanz- und Wirtschaftsausschusses und Verkehrssenats am 02.02.2023 wurde einer Freigabe der Verbindung zwischen den Straßen „An der Flutmulde“ und der „Jenaer Straße“ ausschließlich für den ÖPNV zur Änderung der Linienführung der Linie 11 seitens des Verkehrssenats mit 11:0 Stimmen zugestimmt.

### **Maßnahmenvorschläge zur Taktverdichtung**

Eine Taktverdichtung vom bestehenden 30min-Takt auf einen 15min-Takt auf der Linie 3 stellt eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots dar, da dies die einzige Linie entlang der Strecke Niedermayerstraße – Am Lurzenhof - St 2045 ist, die die Stadtteile Schönbrunn und Auloh erschließt. Von der Taktverdichtung profitieren ebenso die Hochschule und das Ausbildungszentrum Schönbrunn, die Sparkassenakademie und das geplante Grüne Zentrum.

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.

Im Gegensatz zu den Potentialen auf der Linie 3 stellt eine Taktverdichtung der Linie 1 nur eine bedingte Angebotsverbesserung dar, da diese eine Strecke (Altdorfer Straße, Luitpoldstraße, Wittstraße, Veldener Straße) abfährt, die sich in weiten Bereichen mit den Fahrtenkorridoren weiterer Linien überschneidet und somit bereits eine parallele Bedienung bildet. Darüber hinaus werden für die Linie 5 und die Linie 10 (unabhängig von einer Innestadtdurchführung) eine Verdichtung des bestehenden 60min-Takts auf einen 30min-Takt empfohlen. Durch den dichteren Takt erhalten die betroffenen Wohngebiete Moniberg und in Achdorf einen deutlich attraktiveren Anschluss. Entsprechende Taktverdichtungen auf den o.g. Linien wurden ebenso in der Bürgerbeteiligung gefordert.

### **On-Demand-Verkehre**

Ebenfalls untersucht wurde die grundsätzliche Option eines On-Demand-Angebots, welches die Fahrtanfragen je nach Kapazität und Fahrziel bündelt und App-basiert die Anfragen bedient (Antrag Nr. 477 – Anlage 9). Wahlweise können diese auch per Anruf über eine externe Telefonzentrale entgegengenommen werden. Die Kosten für diesen Telefonservice belaufen sich auf Erfahrungswerten geschätzte 500.000 bis 600.000 € pro Jahr. Hinzu kommen Kosten für das App-basierte Dispositionssystem, welche sich im ersten Jahr auf ca. 70.000 € für die Einführung und ca. 50.000 € pro Bedienebiet (z.B. Quartiersverkehr oder On-Demand in den Abend- und Nachtzeiten) belaufen würden. In den Folgejahren müssten die definierten Bedienebiete finanziert werden. Die Option von Fahrtanfragen per Telefon erzeugt zusätzlich hohe laufende Kosten (pro Telefonanfrage rund 3 €). Ein On-Demand-Angebot eignet sich dafür, Linien in den Schwachlastzeiten zu ergänzen. Ein On-Demand-Angebot in den Hauptverkehrszeiten, welches gut ausgelastete Linienverkehre im Stadtgebiet ersetzt, ist bisher

aus keiner Stadt in ähnlicher Größenordnung wie Landshut bekannt. Laut Gutachten müssten in der Stadt Landshut 2 bis 3 Fahrzeuge in Betrieb genommen werden, um in Randzeiten eine Bedienung zu schaffen, was jährliche Kosten von circa 600.000 € bedeuten würde. Um die bestehenden, in den Hauptverkehrszeiten gut ausgelasteten Linien nicht durch einen parallelen On-Demand-Betrieb zu reduzieren oder zu beeinträchtigen und um sicher zu stellen, die Mehrzahl der Anfragen auch bedienen zu können, schlägt der Gutachter einen On-Demand-Betrieb im Stadtgebiet für die Schwachlastzeiten optional vor, zusätzlich zum bestehenden Angebot der Abend- und Nachtlinien. Die genauen Potentiale und Optionen sowie Fördermöglichkeiten eines On-Demand-Angebotes in der Stadt Landshut sollen unter Berücksichtigung der von der Gutachterin empfohlenen Rahmenbedingungen in einer Konzeptstudie erarbeitet werden. Dies soll in Form eines Prüfauftrages in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Da ein On-Demand-Service das bestehende ÖPNV-Angebot der Buslinien in Landshut nur in den Randzeiten sinnvoll ergänzen kann, erstellt der Gutachter im Rahmen des Nahverkehrsplans einen Prüfauftrag in Form eines Anforderungsprofils für ein On-Demand-Angebot, das die o.g. Rahmenbedingungen berücksichtigt. Im Anschluss daran werden in einer Konzeptstudie die konkreten Voraussetzungen und Bedingungen (Betriebsform, Bediengebiet, Betriebszeiten, Zentralensystem, Kosten, Fahrgastpotenziale, etc.) eines On-Demand-Angebots für Landshut ausgearbeitet und dem Stadtrat vorgestellt.

Nachtrag:

Anhand einer Analyse durch den Gutachter PTV wurden verschiedene Szenarien entwickelt, die als On Demand-Angebot für die Stadt Landshut denkbar wären (siehe Präsentation im Ratsinfosystem), wie z.B. schwach ausgelastete Nachtlinien oder eine bis mehrere Tageslinien durch On Demand zu ersetzen. Die Kosten sind einerseits abhängig von der Anzahl der Linien, jedoch besonders auch von der geschätzten Anzahl der Fahrgäste, die sich in dem Bediengebiet bewegen. Szenario 1 betrifft die Abendlinien 104, 105, 109 und 110, worin diese durch ein On Demand-Angebot ersetzt werden. Szenario 2 beschreibt die Ergänzung der Linie 5 und 105 durch On Demand und Szenario 3 die Ergänzung der Solobuslinien 4, 5, 7, 9, 10, 11, 14 sowie die Abendlinien 104, 105, 107, 109, 110. Bei Szenario 1 käme man damit auf einen jährlichen Zuschussbedarf in Höhe von circa 100.000 €, bei Szenario 2 liegt die Bandbreite bei einem zusätzlichen Kostendefizit jährlichen Zuschussbedarf von 174.000 € bis 507.000 € und bei Szenario 3 bei 3.112.000 bis 7.250.000 €.

Der Nahverkehrsplan enthält einen Prüfauftrag für die Erstellung einer Konzeptstudie des o.g. On-Demand-Angebots (Szenario 1) inkl. Betriebssimulation und unter Einbezug der Fördermöglichkeiten seitens des Freistaats und des Bundes.

Der Beschlussvorschlag wurde zum besseren Verständnis leicht abgeändert.

### **Entscheidung über vorliegende Maßnahmenvorschläge**

Die oben beschriebenen Maßnahmen bilden die relevanten Vorschläge des Gutachters PTV für eine zielgerichtete Verbesserung und Erweiterung des städtischen ÖPNV-Angebots. Darüber hinaus gibt es noch eine Reihe weiterer Maßnahmen, die vom Gutachter untersucht wurden jedoch deutlich weniger Potenzial aufweisen und als deutlich weniger zielgerichtet eingestuft wurden (u.a. im Finanz- und Wirtschaftsausschuss vom 20.06.2022 vorgestellt).

Die einzelnen Maßnahmen mit den Kenngrößen des zusätzlichen jährlichen Defizits und der Mehrfahrleistung gegenüber der Gesamtfahrleistung aller innerstädtischen Linien (Steigerung des ÖPNV-Angebots) lassen sich zu zweckmäßigen Kombinationen von Maßnahmen bündeln. Bei der Entscheidung über die Maßnahmen sind neben dem Mehrdefizit und der Mehrfahrleistung auch die unterschiedlichen Wirkungen auf die Erschließung einzelner Quartiere und Stadtteile zu berücksichtigen (z.B. Vergleich zwischen einer Taktverdichtung auf der Linie 1 und der Linie 3, siehe oben). Zu erwartende Kostensteigerungen, Mehrerlöse durch zukünftige Tarifier-

höhungen und mögliche Defizitausegleiche sowie Einflüsse des ab April 2023 angekündigten Deutschlandtickets können derzeit nicht verlässlich ermittelt werden. Deshalb wird der bisher vom Gutachter ermittelte jährliche Defizitzuwachs der Einzelmaßnahmen während der Projektbearbeitung dargestellt. Im Hinblick auf das im Finanz- und Wirtschaftsausschuss vom 01.07.2021 empfohlene zusätzliche jährliche Defizit von ca. 750.000 € jedoch auch auf die von der Bürgerinitiative geforderten allgemeinen Taktverdichtung (außerhalb der bereits verdichteten Hauptverkehrszeit; vom Gutachter ermittelt: zusätzliches Defizit 3,5 Mio €/Jahr, 55% Mehrfahrleistung) stehen nun verschiedene Maßnahmenbündel zur Auswahl (siehe Abbildung 1). Die Maßnahmenvorschläge für die Linie 11 und die Linie 5 (Linienanpassung) sind in allen Kombinationen sinnvollerweise umzusetzen. Sofern die an eine Innentstadtdurchfahrt geknüpften und für das ÖPNV-Angebot wirkungsvollen Maßnahmen vom Stadtrat nicht empfohlen werden können, ist über die vorgeschlagenen Taktverdichtungen der Linie 3, Linie 5, Linie 10 und der Linie 1 zu entscheiden.

Eine jährliche Kostensteigerung von realistisch anzunehmenden 10 % aufgrund von Inflation und sonstigen Einflüssen ist in der nachfolgenden Darstellung nicht berücksichtigt.

Die Stellungnahme des Fahrgastbeirats vom 20.07.2023 fordert die Stadt dazu auf, alsbald eine Entscheidung hinsichtlich der Maßnahmen vorzulegen, damit der Nahverkehrsplan zügig beschlossen und in die Umsetzung gehen kann (Anlage 11).

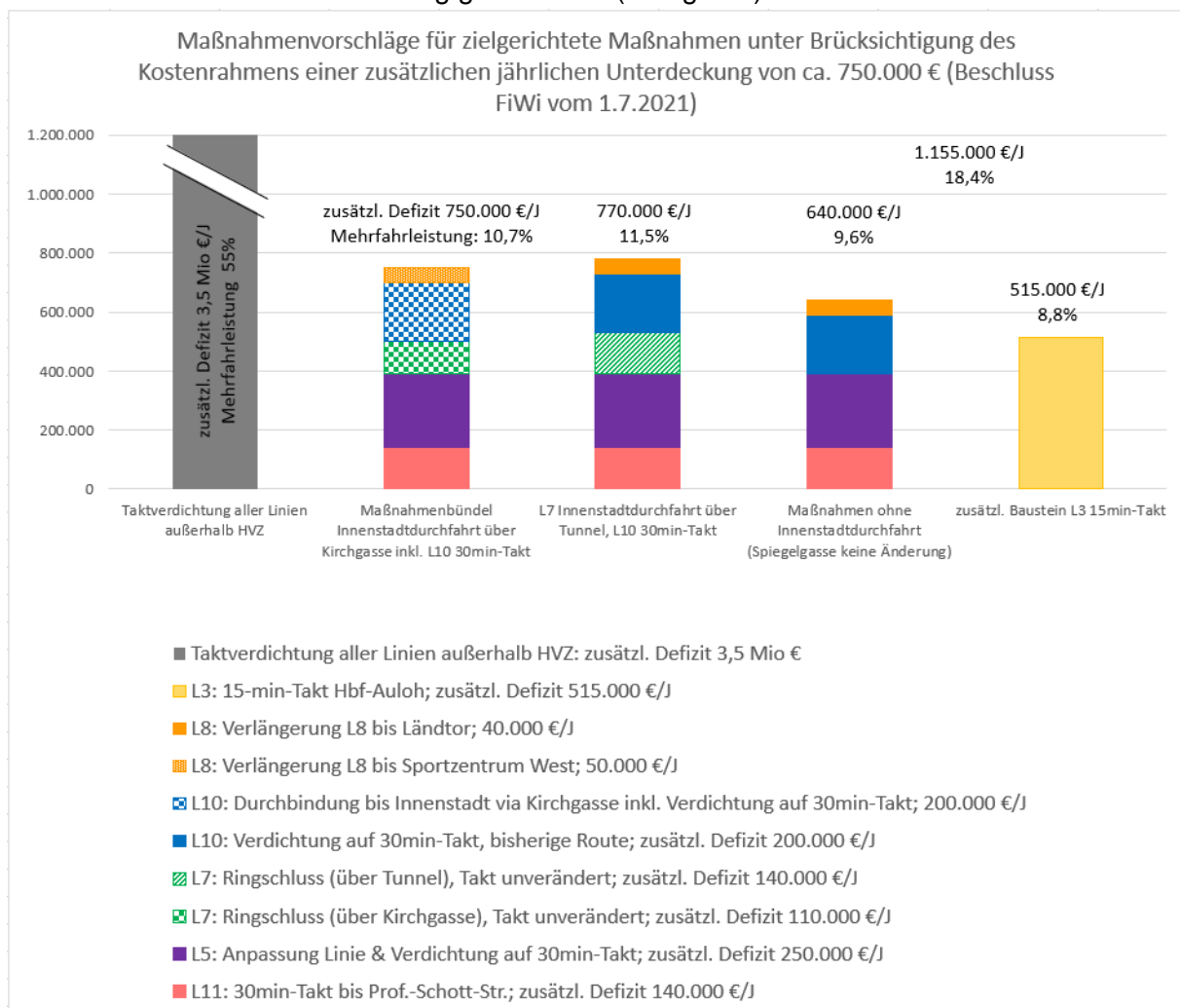


Abbildung 1: zur Auswahl stehende Maßnahmenkombinationen für eine Verbesserung und Erweiterung des innerstädtischen ÖPNV-Angebots

## **Beschlussvorschlag:**

Dem Plenum wird empfohlen zu beschließen:

1. Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme einer Taktverdichtung der Linie 11 bis zur Prof.-Schott-Straße (auf einen 30min-Takt; Zuwachs Defizit ca. 140.000 €/Jahr) und einer Linienanpassung zur Erschließung der geplanten Wohnbebauung am „Hitachi-Gelände“ wird beschlossen.
  - Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme einer Taktverdichtung der Linie 5 auf einen 30min-Takt sowie eine Anpassung der Linienführung in das Neubaugebiet Am Mitterfeld (Zuwachs Defizit ca. 250.000 €/Jahr) wird beschlossen.
  - Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme einer Taktverdichtung der Linie 10 auf einen 30min-Takt wird beschlossen (Zuwachs Defizit ca. 200.000 €/Jahr).
  - Die vom Gutachter vorgeschlagene Maßnahme einer Linienenerweiterung der Linie 8 bis zum Ländtorplatz wird beschlossen (Zuwachs Defizit ca. 40.000 €/Jahr).

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

- 1.1 Die Innestadtdurchfahrt der Linie 7, die durch die Spiegelgasse und den Josef-Deimer-Tunnel führt um einen Ringschluss zu erzielen, wird beschlossen (Zuwachs Defizit 140.000 €/Jahr).

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

2. Eine Taktverdichtung der Linie 3 beschränkt auf die Hochlastzeiten wird wegen des zu erwartenden Kostendefizits nicht weiter verfolgt.

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

3. Eine Konzeptstudie wird in Form eines Prüfauftrages in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Darin sollen die Potentiale für ein On-Demand-Angebot auf den Abendlinien 104, 105, 109 und 110 inklusive Betriebssimulation und unter Einbezug der Fördermöglichkeiten seitens des Freistaats und des Bundes genauer betrachtet werden. Dem Antrag Nr. 477 der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion vom 06.02.2023, der die Berücksichtigung der bereitstehenden Fördermittel im On-Demand-Verkehr fordert, wird hiermit Rechnung getragen.

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

4. Die Untersuchung einer Ringbuslinie wurde im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des Nahverkehrsplans durchgeführt. Die Umsetzung einer Ringbuslinie wird vom Gutachter nicht empfohlen und nicht weiterverfolgt. Der Antrag Nr. 42 vom 04.06.2020 ist damit behandelt.

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

5. Ein Shuttlebusbetrieb zwischen der Neustadt und den Zentren der Umlandgemeinden Kumhausen und Altdorf wurde im Rahmen der Maßnahmenentwicklung des Nahverkehrsplans untersucht, wird jedoch vom Gutachter nicht empfohlen und nicht weiterverfolgt. Der Antrag Nr. 1271 vom 18.02.2014 ist damit behandelt.

**Abstimmungsergebnis:        JA    NEIN**

6. Eine Einführung einer Taktverdichtung der Linie 6 - wie im Antrag Nr. 9 vom 04.05.2020 des Frauenplenums gefordert - wird aufgrund der Ergebnisse des Gutachtens nicht weiterverfolgt. Der Antrag ist damit behandelt.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

7. Der Antrag Nr. 10 des Frauenplenums vom 04.05.2020 einer Taktverdichtung zwischen Bahnhof und Altstadt während der Abendstunden wurde im Rahmen der Maßnahmenentwicklung betrachtet und wird nicht weiterverfolgt. Dem Antrag ist damit Rechnung getragen.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

8. Der Antrag Nr. 722 vom 16.05.2018, der eine Anbindung des städtischen Busnetzes an den Südbahnhof vorsieht, wurde in der Maßnahmenentwicklung geprüft und wird nicht weiterverfolgt. Der Antrag ist damit behandelt.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

9. Da der Nahverkehrsplan auf die lokalen Busunternehmen in Aufgabenträgerschaft Stadt und Landkreis wirkt, wird das Anliegen des Antrags Nr. 481, der die Berücksichtigung der Schienenhaltepunkte im Nahverkehrsplan vorsieht, nicht weiterverfolgt. Da die Schienenhaltepunkte im Rahmen des Antrags Nr. 883 bereits im Finanz- und Wirtschaftsausschuss am 10.07.2019 sowie am 01.12.2021 behandelt wurden, ist dem Antrag Rechnung getragen.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

10. Die weiteren vom Gutachter untersuchten Maßnahmen werden auf Grund der geringeren verkehrlichen Wirksamkeit, geringerem Fahrgastpotenzial oder ungünstiger Linienführung und z.T. auf Grund hoher zusätzlicher Kosten nicht weiterverfolgt.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

11. Der Bericht zum Nahverkehrsplan wird zur formellen Anhörung freigegeben.

**Abstimmungsergebnis: JA NEIN**

#### **Anlagen:**

Anlage 1 – Antrag Nr. 1271 vom 18.02.2014

Anlage 2 – Antrag Nr. 42 vom 04.06.2020

Anlage 3 – Antrag Nr. 722 vom 16.05.2018

Anlage 4 – Anträge Nr. 9 und 10 vom 20.05.2020

Anlage 5 – Beschluss des Finanz- und Wirtschaftsausschusses vom 01.07.2021

Anlage 6 – Stellungnahme von Anwohnern der Kirchgasse vom 14.12.2022

Anlage 7 – Stellungnahme Straßenverkehrsamt, Denkmalschutz, Behindertenbeirat,  
Senioren- und Behindertenbeauftragte

Anlage 8 – Antrag Nr. 424 vom 19.09.2022

Anlage 9 – Antrag Nr. 477 vom 06.02.2023

Anlage 10 – Antrag Nr. 481 vom 21.02.2023



Anlage 11 – Stellungnahme Fahrgastbeirat  
Anlage 12 – Beschluss 26.06.2023  
Anlage 13 – Präsentation (nicht-öffentlich)