

**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

2. Lesung

Gremium:	Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	11	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	15.12.2023	Stadt Landshut, den	14.11.2023
Sitzungsnummer:	47	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 böte eine Innestadtdurchfahrt zwischen der Oberen Altstadt, der Neustadt und der Haltestelle Altstadt. Durch den vom Gutachter vorgeschlagen Ringschluss der Linie 7 und der Innestadtanbindung der Linie 10 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.

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 verfolgt.

Um an der effizienten Maßnahme einer Innestadtvariante 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, wobei bei dieser Variante die gegenläufige Linienführung über einen längeren Abschnitt nicht mehr deckungsgleich ist und auch 4 Haltestellen nur monodirektional bedient werden könnten.

Entwicklungen Thema Innestadtdurchfahrt ab Verkehrssenat/FiWi 26.06.2023

Nach mehrheitlichem Beschluss des Verkehrssenats einer Umdrehung der Verkehrsrichtung in der Spiegelgasse ausschließlich zur Ermöglichung der Busdurchfahrt wurde durch den FiWi die Variante einer ÖPNV-Innestadtdurchfahrt Spiegelgasse in Kombination mit der Gegenlinienführung durch den Tunnel dem Plenum zur Beschlussfassung empfohlen. Im Plenum am 20.10.2023 wurde die Beschlussfassung dann jedoch aufgrund, vom Wirtschafts- und Tourismus-Club (WTC) geäußerten Vorbehalte vertagt. Der WTC und mehrere Betreiber der Geschäfte in der Oberen Altstadt haben Sorge, dass durch den bisherigen Vorschlag des bidirektionalen Ringschlusses für die Linie 7 (in umgedrehter Richtung durch die Spiegelgasse mit Umkehrung der Fahrtrichtung und in Gegenrichtung durch den Tunnel) die Erreichbarkeit insbesondere für die Geschäfte in der Neustadt und am Dreifaltigkeitsplatz beeinträchtigt wird. Da eine von Seiten des WTC vorgeschlagene Signalisierung der kompletten Spiegelgassendurchfuhr für den gesamten MIV in beide Richtungen auf Grund der unverhältnismäßig langen Räumzeiten und der nicht ausschließbaren Gegenrichtungsverkehre durch Tiefgaragenausfahrten, Lieferverkehre etc. nicht umsetzbar ist, wurde nach erfolgter Erörterung des Themas Innen-

stadtdurchfahrt (07.11.23, WTC, Amt für Marketing, Baureferat, Tiefbauamt) auf Vorschlag des WTC eine bedarfsgesteuerte Signalisierung für die ÖPNV-Durchfahrt (nur bei ÖV-Anforderung unter Beibehaltung der bisherigen Fahrtrichtung) geprüft. Diese würde folgendermaßen aussehen:

Der Linienbus 7 aus Richtung Dreifaltigkeitsplatz (Solobus, 1x pro Stunde) meldet im Bereich der Haltestelle obere Altstadt per Funk die Durchfahrt an, sodass an der Zufahrt Neustadt ein zweifeldriger MIV-Signalgeber (Grundzustand Dunkel – bei Busdurchfahrt rot) auf Höhe der Polizei die Einfahrt in die Spiegelgasse sperrt. Da zuerst die komplette Räumphase abgewartet werden muss, wird der einfahrende Bus auf Höhe der Einmündung Altstadt durch einen ÖV-Signalgeber zurückgehalten, bis die Strecke bis zum Balsgäßchen geräumt ist (ca. 30 Sekunden). Von dieser Räumzeit sind dann auch Kfz betroffen, die hinter dem wartenden Bus stehen. Als Rückfallebene für die ÖV-Funkanmeldung ist zusätzlich zum ÖV-Signalgeber vor der Einmündung Altstadt eine Videodetektion einzurichten, die den wartenden Bus erfasst. Die Zufahrt in der Neustadt bleibt gesperrt, bis der Bus die Spiegelgasse verlassen hat, was ca. 50 Sekunden dauert. Damit ergibt sich eine minimale Rotzeit von ca. 80 Sekunden für Fahrzeuge aus der Neustadt kommend. Bei schwankenden Busaufenthaltszeiten an der Haltestelle Ober Altstadt kann die Rotzeit am Signalquerschnitt in der Neustadt auch über 80 Sekunden ansteigen.

Die Durchfahrt der Linie 7 durch die Spiegelgasse mit der o.g. ÖV-Anforderung und Signalisierung kann nur von der Altstadt in die Neustadt erfolgen. In Gegenrichtung muss die Linie 7 durch den Tunnel fahren. Bei einer Führung der Busse in beide Richtungen durch die Spiegelgasse gäbe es bei LSA-Störungen oder Funk-Störungen keine Rückfallebene und der Bus aus der Neustadt kommend würde ungehindert in den Gegenverkehr fahren.

Bei der beschriebenen Signalisierung der Spiegelgasse sind aber in der Praxis folgende Punkte zu beachten:

Soweit möglich ist sicher zu stellen, dass nicht vereinzelt Fahrzeuge in der Spiegelgasse zum Halt kommen und damit den Bus oder andere Verkehre behindern (z.B. Lieferverkehre, Hol- und Bringverkehre, Kurzzeitparker); d.h. absolutes Halteverbot. Um die Signalgeber per Kabel an das Steuergerät der LSA anzuschließen, müssen entsprechende Kabel im Zuge der kompletten Spiegelgasse verlegt werden. Derzeit wird geprüft, ob Leerrohre im Zuge der Verlegung der Fernwärmeleitung bereits vorhanden sind. Bei den hohen Wartezeiten von 80 Sekunden und mehr in der Neustadt ist es fraglich, wie hoch die Akzeptanz der Signalisierung ist, zumal die Konfliktsituation nicht erkennbar ist (ggf. Zusatzschild, das auf einen entgegenkommenden Bus hinweist). Eine Einbeziehung der privaten Tiefgaragenausfahrten in die Signalisierung würde einen unverhältnismäßig hohen technischen Aufwand erfordern, wobei auch hier aufgrund der hohen Wartezeiten die Akzeptanz in Frage steht. Einzelne ausfahrende Fahrzeuge, können im Falle einer Begehung mit dem Bus (1x pro Stunde) auf der engen Fahrbahn ausweichen oder müssen den Bus kurz abwarten. Seltene Begebungsfälle dürften den Linienbetrieb in einer Richtung nicht gravierend stören. Um sicher zu stellen, dass der Linienbus die wartenden Fahrzeuge vor der Polizei gut passieren kann, wäre für die MIV-Signalisierung 2-3 Schrägparker aufzuheben.

Um das Funktionieren dieser Ampellösung in der Praxis zu verifizieren, wurde am 28.11.23 um 17:00 eine Ortseinsicht vorgenommen (Straßenverkehrsamt, Verkehrsbetriebe, Referat Bauen und Umwelt, Tiefbauamt). Aufgefallen ist zunächst ein von den Durchfahrtsverboten weitestgehend unbeeinflusstes Einfahren von Fahrzeugen in die Spiegelgasse von der Neustadt kommend, die Verkehrsstärken waren in beide Richtungen nahezu identisch. Bei einem beobachteten Rückstau (in die Neustadt, Fahrtrichtung Spiegelgasse, aufgrund der Engstelle entlang der Martinsschule wg. parkender KFZ/Anwohnerparkzone) verengte sich die Fahrspur in Richtung Neustadt entlang dem Polizeigebäude, auch verursacht durch dort parkende Fahr-

zeuge/Einsatzfahrzeuge so, dass das Passieren eines Busses schwierig bis unmöglich erschien, diese Situation wäre auch bei der Ampellösung zu erwarten. Eine Auflösung dieser Situation wäre aufgrund der sich gegenseitig blockierenden Fahrzeuge schwierig mit entsprechenden Folgen (massive Rückstaus in Spiegelgasse und Neustadt, ggf. Blockieren von Einsatzfahrzeugen).

Außerdem birgt diese Lösung bzw. generell eine Busdurchfahrt Spiegelgasse unabhängig von der Richtung das Risiko, dass trotz Halteverbot haltende Fahrzeuge (Lieferverkehre und sonstige Fahrzeuge) in der Spiegelgasse den Bus blockieren und somit den Betrieb der Linie häufig beeinträchtigen.

Zusammengefasst wäre eine Busdurchfahrt durch die Spiegelgasse möglich, insbesondere bei der vorbeschriebenen Variant mit Ampelsteuerung ist das weitestgehend behinderungsfreie Passieren eines Solobusses der Spiegelgasse jedoch stark vom regelkonformen und umsichtigen Verhalten des MIV (idealerweise in Kenntnis einer Busbegegnung) abhängig, davon ist den aktuellen Beobachtungen nach leider nur bedingt auszugehen - eine konsequente Verkehrskontrolle wäre begleitend zwingend erforderlich. Eine Stellungnahme der Stadtwerke/Verkehrsbetriebe lautet wie folgt (auf der Grundlage einer Einschätzung des für die Untersuchung dieser Variante beauftragte Verkehrsplanungsbüros Gevas (Anlage):

„In der gemeinsamen Sitzung des Finanz- und Wirtschaftsausschusses und Verkehrssenats am 20.06.2022 wurde eine Ampellösung für die Durchfahrt der Spiegelgasse mit Linienbussen als nicht möglich bewertet. Dieser Ansicht sind die Stadtwerke auch weiterhin, auch wenn es sich bei der aktuell vorgeschlagenen Lösung nur um eine Fahrtrichtung handelt.

Für die ordnungsgemäße und sichere Durchführung eines regelmäßig verkehrenden Linienverkehrs, ist eine gesicherte Linienführung erforderlich. Eine solche sehen wir bei der vorgeschlagenen Ampellösung nicht.

Bei einem Rückstau in der Spiegelgasse und dem Balsgäßchen in Richtung Obere Altstadt, der regelmäßig in den Spitzenzeiten entsteht, ist ein Durchfahren der Spiegelgasse mit Linienbussen in Gegenrichtung nicht möglich. Den Rückstau wird auch eine Ampel an dieser Stelle nicht auflösen. Das bedeutet in der Praxis, der Linienbus steht in der Engstelle zwischen der Einfahrt in die Spiegelgasse und dem Balsgäßchen, eine Weiterfahrt ist in annehmbarer Zeit nicht mehr möglich. Auch außerhalb der Spitzenzeiten kann nicht sichergestellt werden, dass der Bereich Spiegelgasse von Fahrzeugen, die ein Durchkommen verhindern, freigehalten wird. Das bedeutet, dass es bei jeder Durchfahrt zu Schwierigkeiten kommen kann. Das gibt auch das Ingenieurbüro Gevas zu beachten.

Es ergeben sich relativ lange Wartezeiten an den Signalanlagen, die vermutlich zu einer geringen Akzeptanz beim MIV führen werden. Dieser Meinung von Gevas möchten wir uns anschließen, dass sehen wir auch so. Wir gehen zudem davon aus, dass die berechneten Räumzeiten aufgrund der engen Straßenverhältnisse auf keinen Fall kürzer sein werden.

Der Bereich in der Altstadt vor der Lichtsignalanlage wird regelmäßig von Fahrzeugen, insbesondere Lieferfahrzeugen, zum Parken verwendet. Eine Verlagerung führt an anderer Stelle zu einer Verschlechterung der Situation oder, bei Missachtung, zu Beeinträchtigungen bei der Kameradetektion, die als Rückfallebene für die Signalanforderung erforderlich ist.

Das Ingenieurbüro Gevas hat einige Punkte aufgeführt, die es zu beachten gilt. Diese sprechen aus unserer Sicht zu einem überwiegenden Teil gegen die untersuchte Ampellösung.

Wir bitten ausdrücklich darum, von einer Kompromisslösung Abstand zu nehmen, nur um ein Durchfahren der Spiegelgasse und des Balsgäßchens in der gewohnten Art und Weise zuzulassen. Die Ampellösung stellt für den ÖPNV keine gesicherte Linienverbindung dar.“

Die Kosten für die Umsetzung einer Ampelsteuerung per ÖV-Anforderung in der Spiegelgasse liegen, sofern eine Leerverrohrung entlang der Straße vorliegt, bei rund 100.000 € (Projektierung, Steuerung, Signaltechnik, Funkmeldepunkte, Steuergerät, Anbindung Verkehrsrechner, Tiefbau).

Sollte die Innestadtdurchfahrt realisiert werden, verbleibt, soweit den Bedenken Rechnung getragen werden, weiterhin nur die Lösung einer Umkehrung der Fahrtrichtung mit Poller-/Schrankenlösung am Balsgäßchen mit Kosten von ca. 80.000 € für die Polleranlage.

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 8

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.

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 durch versenkbare Poller zu ersetzen, um Schleichverkehre durch das Wohngebiet „Löschbrand“ auszuschließen. 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

Linie 1

Eine Taktverdichtung der Linie 1 stellt 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 (unab-

hängig von einer Innenstadturchführung) 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.

Linie 3

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.

On-Demand-Verkehre

Ebenfalls untersucht wurde die grundsätzliche Option eines On-Demand-Angebots, welches die Fahrtenfragen 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 Bedienegebiet (z.B. Quartiersverkehr oder On-Demand in den Abend- und Nachtzeiten) belaufen würden. In den Folgejahren müssten die definierten Bedienegebiete finanziert werden. Die Option von Fahrtenfragen 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, Bedienegebiet, Betriebszeiten, Zentralensystem, Kosten, Fahrgastpotenziale, etc.) eines On-Demand-Angebots für Landshut ausgearbeitet und dem Stadtrat vorgestellt.

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 neben den genannten Fixkosten 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 Tarifierhöhungen 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 Taktverdichtungen (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 Innenstadt durchfahrt geknüpften und für das ÖPNV-Angebot wirkungsvollen, aber verkehrlich problematischen 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.

Der Anschluss des Südbahnhofs durch die städtischen Buslinien wurde durch die Linie 10 als auch Linie 7 geprüft.

Da sich das Bediengebiet der Linie 10 über mehrere Hanglagen erstreckt und die Haltestellen bidirektional angefahren werden müssen, müsste der Bus mehrere Schleifen im Bediengebiet fahren um den Südbahnhof zu bedienen. Dies würde die Linie mit langen Fahrzeiten unattraktiv machen.

Auch eine Bedienung durch die Linie 7, bei der ein zusätzlicher Bus zwischen dem Ländtor und Mornauerweg verkehrt und an die Anschlusszeiten der Bahn angepasst ist, wurde vom Gutachter geprüft. Angesichts der hohen Kosten von ca. 310.000 € ist eine Einführung einer Sonderlinie nicht darstellbar.

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).

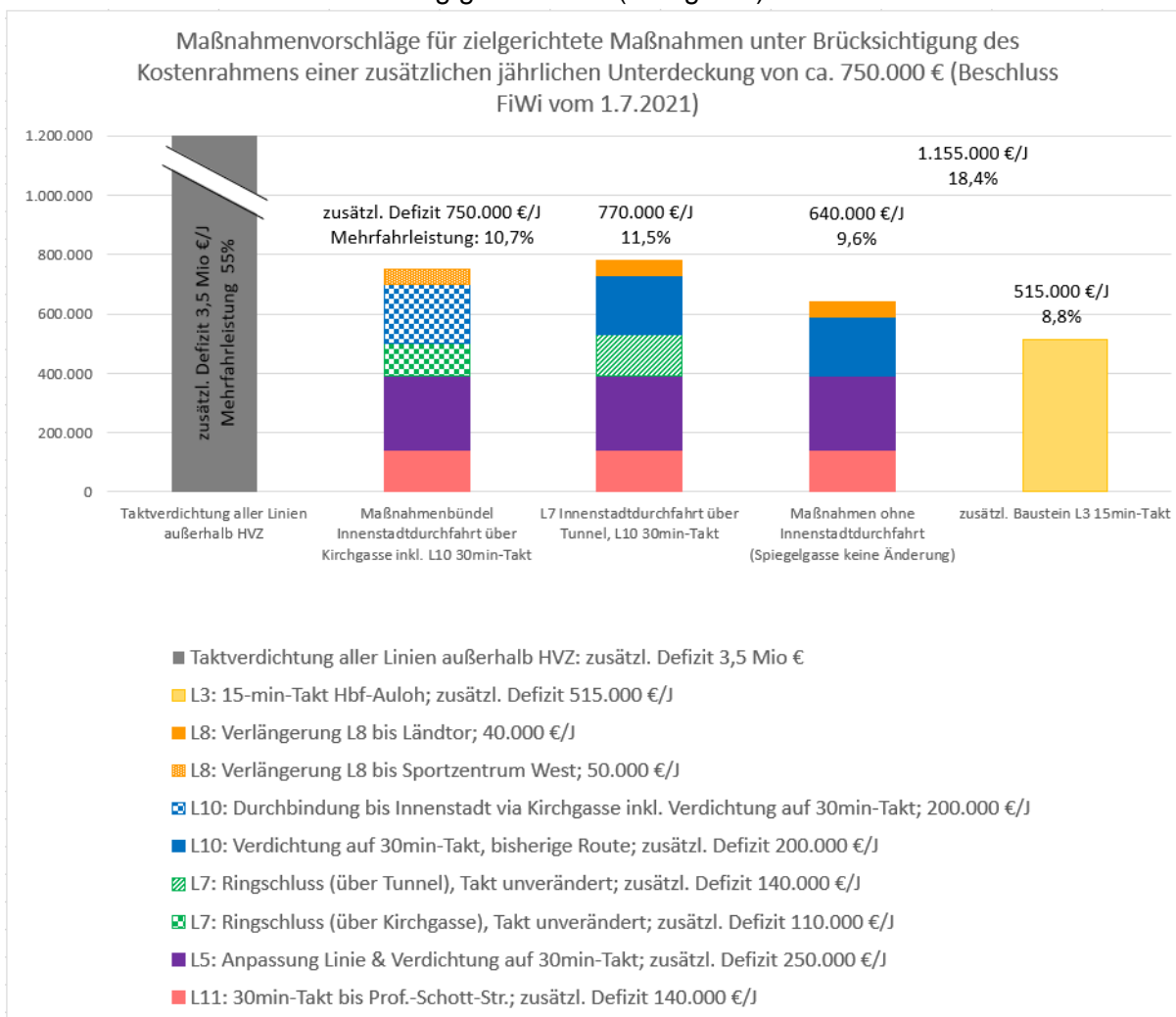


Abbildung 1: zur Auswahl stehende Maßnahmenkombinationen für eine Verbesserung und Erweiterung des innerstädtischen ÖPNV-Angebots

Beschlussvorschlag:

- 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**

2. Variante 1

Die vom Gutachter empfohlene 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). Um möglichst wenig Gegenverkehr und Störungen für den Linienbus durch die Spiegelgasse zu gewährleisten, wird dazu die Fahrtrichtung in der Spiegelgasse umgekehrt und die Durchfahrt im Balsgäßchen durch eine Schrankenanlage beschränkt.

Abstimmungsergebnis: JA NEIN

Variante 2

Die vom Gutachter empfohlene 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). Um möglichst wenig Gegenverkehr und Störungen für den Linienbus durch die Spiegelgasse zu gewährleisten, wird dazu eine spezielle Signalisierung nur bei ÖV-Anforderung und unter Beibehaltung der bisherigen Fahrtrichtung eingerichtet. Das weitestgehend störungsfreie Funktionieren dieser Variante ist abhängig vom Grad der Eindämmung des regelwidrigen Verhaltens des MIV (Reduzierung der unberechtigten Spiegelgassen-Durchfahrten)

Abstimmungsergebnis: JA NEIN

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

Abstimmungsergebnis: JA NEIN

4. 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

5. 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

6. 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

7. 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

8. 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

9. 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

10. Da der Nahverkehrsplan auf die lokalen Busunternehmen in Aufgabenträgerschaft Stadt und Landkreis wirkt, wird das Anliegen des Antrags Nr. 481, der die Berücksichtigung der Schienenthaltepunkte im Nahverkehrsplan vorsieht, nicht weiterverfolgt. Da die Schienenthaltepunkte 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

11. 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

12. 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 – Entwurf Nahverkehrsplan (nicht-öffentlich)
- Anlage 14 – Präsentation (nicht-öffentlich)
- Anlage 15 – Stellungnahme GEVAS

